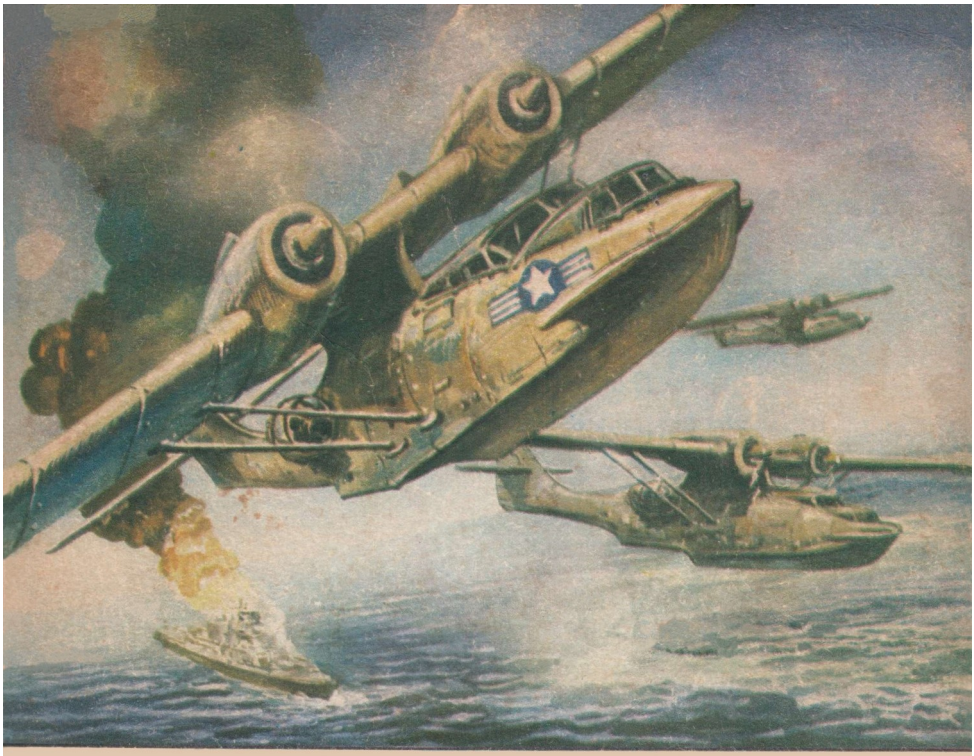


RICHARD C. KNOTT

CAVALERII PISICILOR NEGRE ATACĂ

clio

RICHARD C. KNOTT

CAVALERII PISICILOR NEGRE ATACĂ

EDITURA „EVENIMENTUL” 1990

Lui Eleanor

Richard C. Knott, *Black Cat Raiders of WW II* 1987

INTRODUCERE

Această carte este o povestire de război şi de răzbunare în Sudul Pacificului, despre curaj în faţa unor greutăţi copleşitoare şi ca a unei păsări Phoenix, fără asemănare, care s-a ridicat din cenuşa înfrîngerii, pentru a plăti călăilor săi cu vîrf şi îndesat. Povestea este adevărată, reconstituită dintr-o varietate de surse, incluzînd jurnale de război, istoriile unor escadrile, rapoarte despre acţiunile împotriva inamicului, telegrame privind navigaţia, corespondenţă oficială şi personală şi alte documente. Numele folosite sînt acelea ale persoanelor reale, multe dintre ele sînt încă în viaţă şi unele din ele au contribuit cu amintirile lor la această povestire.

*Cînd războiul a izbucnit în 1941, hidroavioanele PBY**

** Este vorba de hidroavionul Consolidated PBY – Catalina construit de firma Consolidated-Vultee Aircraft Corporation din S.U.A. ca hidroavion bimotor de bombardament, patrulare şi recunoaştere. Este hidroavionul cel mai faimos al celui de al doilea război mondial din forţele aeriene ale S.U.A. şi Marii Britanii. Avînd puţini egali în rezistenţă, siguranţă ca să nu menţionăm adaptabilitatea, Catalina era cunoscută de asemenea pentru raza sa mare de acţiune. Versiunea civilă model 28 a devenit faimoasă în perioada interbelică în misiuni de explorare. Hidroavionul experimental XP3Y-1 după primele zboruri de încercare el a parcurs distanţa record de 3.443 de mile. Primul zbor al hidroavionului XP3Y-1 a avut loc în 1935 iar Flota militară a S.U.A. a comandat 60 de aparate sub denumirea PBY-1, primul avion din această variantă a zburat la 5 octombrie 1936. Pe parcurs această variantă a suferit modificări şi îmbunătăţiri în variantele: PBY-2 (mai 1937 echipamente modificate), PBY-3 (motoare de 1.000 C.P.) din care s-au comandat 50 şi 66 de aparate. În 1938 a fost produs primul PBY-4 care era mai lung şi mai greu avînd motoare de 1.050 C.P. de tipul Pratt-Whithey şi i s-au introdus 2 turele de mitralieră pe fuselaj care vor caracteriza toate modelele hidroavionului Catalina. Hidroavionul PBY-5 a fost similar lui PBY-4 dar dotat cu motoare de 1.200 C.P. şi ampenaj modificat, iar PBY-5 A (OA-10 – versiune în dotarea Forţelor aeriene ale armatei S.U.A. adoptat în 1940 era o versiune amfibie produs pentru operaţii în apele nordice cu un tren de aterizare triciclu. Modelele finale PBY-6 şi 6-A fabricate în 1944 au avut îmbunătăţite armamentul şi o rază şi mai mare de acţiune. Şi guvernul britanic a apreciat Modelul 28 şi în 1939 a comandat 650 de hidroavioane Catalina pentru Forţele aeriene britanice (RAF). Hidroavionul PBY-5 a fost construit în Canada*

ale marinei S.U.A. erau deja depăşite tehnic. Britanicii le-au numit Catalina, după numele unei insule idilice din largul coastei Californiei; americanii, cu tendinţa lor pentru a prescurta orice, în mod inevitabil le-au botezat Cats (Pisici). Dar ele erau mai degrabă raţe clocitoare faţă de piloţii de vînătoare japonezi care brăzdau cerul în Pacificul de Vest în timpul primelor luni de război. „Pisicile" Catalina nu erau cine ştie ce pentru rapidele şi ucigaşele avioane Zero **şi cu***

---

sub numele de Canadian-Vickers PBV-1 şi Boeing (Canada) PB2B-1 şi a fost *cunoscut sub numele de Canso în Forţele aeriene regale canadiene (RCAF). Versiunea următoare PBN-1 a fost luată în construcţie de Naval Aircraft Factory pentru a examina diferite modificări mai tîrziu introduse pe PBY6-A, fără a schimba liniile de producţie existente, acestea includeau un bot reproiectat, aripi consolidate şi un stabilizator şi cîrmă mai înalt, în plus s-a îmbunătăţit puterea de foc şi s-a mărit cantitatea de combustibil. Hidroavionul PBY-5 a fost cel mai mult folosit, el intrînd în dotarea forţelor aeriene ale flotei americane în decembrie 1941. El era echipat cu două motoare de 1.200 C.P. Pratt-Whitney R-1830–92. Anvergura 104 picioare, lungime – 64 picioare 10 inch, înălţime 20 picioare 2 inch sau 18 picioare 10 inch pentru PBY-5. Echipaj format din opt persoane, viteza maximă între 180-195 mile pe oră la 7000 de picioare altitudine, plafon de zbor între 18.000-15.000 picioare, rază maximă de acţiune 3.100 mile – Armament 2 mitraliere de calibru 50, şi 1 mitralieră jumelată calibru 30, sau două torpile sau 2 bombe de 1.000 livre, 4 bombe de 500 livre. Mai tîrziu, la iniţiativa unor piloţi s-au montat în botul avionului PBY-5 – patru mitraliere calibru 50 care erau declanşate de pilot. Hidroavionul Catalina a fost larg folosit în Pacific, Atlantic şi în largul coastelor Europei şi Americii de Nord şi Sud. Catalina a fost folosită ca bombardier, torpilor, escortator de convoi, antisubmarin şi aparat de salvare pe mare, transportor de mărfuri, poştă şi chiar ca remorcher pentru planoare. Cea mai mare parte din producţia acestor avioane a fost destinată Marinei militare a S.U.A. care a primit 1.196 de hidroavioane de modele diferite şi 944 de avioane amfibii* (N. tr.)

* *Mitsubishi A6M Zero-Sen (Zeke – nume de cod), cel mai renumit avion de vînătoare şi de bombardament japonez din timpul celui de al II-lea război mondial. El este la fel de renumit ca avionul de vînătoare englez Spitfire ori avionul german Focke-Wulf FW 190 D9. Avionul de vînătoare Zero* a *fost proiectat la comanda marinei militare imperiale japoneze în 1937. Primul prototip a zburat la 1 aprilie 1939 cu un motor 780 C.P., Mitsubishi Zuisei 13 în stea. Acest prototip a fost proiectat de o echipă sub conducerea lui Jiro Horikoshi. După zborul prototipului A6M1 au urmat o serie de variante ameliorate, o primă variantă A6M2*

toate că ele angajau *inamicul cît puteau mai bine, rezultatul acestor încleştări, era rareori motivul unei celebrări. Cîteodată, o „Pisică“ ciuruită, boţită, reuşea să se facă nevăzută pentru a lupta din nou, dar rata macabră a pierderilor era de plîns.*

Pe la mijlocul lui 1942, atenţia a fost concentrată asupra faptului că puţinele misiuni de lupte care puteau fi numite ca îndeplinite cu succes au fost executate în timpul

---

era dotată cu un motor în stea Nakajima Sakae 12 cu 14 cilindri de 944 C.P. Acest model a fost acceptat de marină sub indicativul A6M2 model 11 din care au fost construite 64 de aparate. Ulterior s-a trecut la producţia de serie a variantei A6M2 model 21 care avea aripile pliante pentru a putea fi ambarcat pe portavioane. Două treimi din cele 740 de avioane A6M2 model 21 construite de fabricile Mitsubishi şi Nakajima erau deja în dotarea forţelor joponeze cînd Japonia a intrat în război. În anul 1942 s-au produs 508 avioane de tipul A6M2-K pentru antrenament, construite de uzinele Hitaki şi Sasebo. În perioada ce a *urmat s-a construit varianta A6M3 – Zero cu un motor Nakajima Sakae 21 în stea de 1.130 C.P. care a intrat în producţia de serie după scurtarea aripilor sub numele de A6M3 Model 32 cunoscut sub numele de cod de Zeke 32. Acest model a devenit operaţional în 1942 şi s-au construit 343 de avioane de fabrica Mitsubishi. Aceeaşi fabrică a mai construit 560 avioane A6M3 model 22 care folosea vechea aripă. În 1943 s-a trecut la producţia variantei A6M5 model 52 care utiliza aripa scurtă a modelului 32 şi motorul Nakajima Sakae 21 în stea cu îmbunătăţiri pentru a permite aparatului să atingă viteza de 358 de mile pe oră. Această versiune a reprezentat mai mult de jumătate din producţia avioanelor de tip Zero. Varianta a suferit diferite îmbunătăţiri în formele A6M5a, A6M5b şi A6M5c care erau versiuni cu putere de foc îmbunătăţită şi blindaj. De exemplu tipul A6M5b avea un motor Nakajima Sakae 21 în stea de 1.130 C.P., viteza maximă 351 mile pe oră la 19.685 picioare, plafonul de serviciu 35.100 picioare, raza de acţiune 975 mile.*

Armamentul era compus din două tunuri de 20 mm, o mitralieră de 12,7 mm şi o mitralieră de 7,7 mm. şi putea să ia pînă la 700 livre de bombe. Japonia a *construit 10.611 avioane de vînătoare de tipul Zero din care 3.879 de compania Mitsubishi şi 6.215 de compania Nakajima. În afară de aceste avioane s-au construit 327 de hidroavioane de tip Zero cunoscute sub numele de Mitsubishi A6M2-M conceput ca avion de vînătoare şi recunoaştere. Acest avion construit de compania Nakajima în perioada aprilie 1942-septembrie 1943. Aparatul a fost folosit de forţele aeriene ale marinei japoneze în insulele Aleutine şi în luptele pentru Guadalcanal.* (N. tr.)

nopţii. Această realizare a dus la ideea care a transformat escadrilele PBY de elită, în vînători mortali. Primul pas în această direcţie a fost o haină, închisă de vopsea neagră, urmată de instalarea ţevii de eşapament pentru oprirea flăcărilor şi printr-un mod fundamental al schimbării modului de acţiuni. „Pisicile" vor dormi în timpul zilei şi vor umbla după pradă noaptea. Radarul aeropurtat dezvoltat de britanici le-a dat posibilitatea să vadă în întunericul nopţii. Capacitatea revoluţionară a noului lor radar, cuplată cu apariţia lor sinistră şi obiceiurile nocturne le-a dat lor o aureolă aproape supranaturală. „Black Cats" curînd au devenit legendă pretutindeni în Pacificul de Sud-Vest.*

„Pisicile" păreau să apară japonezilor din neant, aruncîndu-se asupra navelor de război şi vaselor de transport. Atacurile erau executate într-un mod tipic de la o înălţimea de 2.000 de picioare printr-un picaj lent, cu motoarele huruind înăbuşit pînă la şoaptă. Cînd, „Pisicile" erau detectate la nivelul vîrfului catargului de către un observator speriat sau de un neînfricat ofiţer de punte, era prea tîrziu.

Desigur, din primul atac rareori rezulta o ucidere imediată. De cele mai multe ori Pisicile erau obligate să se reîntoarcă asupra ţintei. În aceste treceri ulterioare un inamic pe de-a-ntregul alarmat era gata cu un baraj antiaerian ucigător. Duelurile rezultate dintre avion şi navă erau uneori crîncene şi sîngeroase. Avioanele „Catalina" deseori se întorceau la bază ciuruite de focul mitralierelor cu găuri căscate în aripile lor.

„Pisicilor negre" li se atribuie scufundarea sau avarierea mai multor sute de mii de tone de vase japoneze de transport, transportoare de trupe şi nave de război. Curios, cu toate acestea, faptele lor vitejeşti nu sînt cunoscute astăzi pe deplin, cu excepţia cîtorva cărţi groase de istorie a aviaţiei şi de acei piloţi şi membri ai echipajelor care au luat parte la operaţiile acestora. Deşi ei şi-au statuat o

---

* *Black Cats – „Pisicile Negre" – poreclă dată hidroavioanelor PBY-Catalina pentru faptul că au fost vopsite în negru şi că acţionau cu predilecţie noaptea* (N. tr.)

reputaţie de invidiat pentru îndemînare şi cutezanţă, operaţiile lor nu erau de tipul celor care în mod obişnuit capturau titlurile de pe frontispiciul ziarelor de acasă. O „Pisică Neagră” tipică îşi începea misiunea pe înserat de pe o bază insulară ori navă-bază, ancorată într-o lagună izolată, cheltuia ore căutînd prada ei şi găsind-o îşi purta bătălia ei cruntă, singură în întuneric, avion contra navă pînă la deznodămîntul final. Cînd dimineaţa venea, numai o pată lucie de petrol rămînea ca mărturie tăcută a luptei.

Această carte este un omagiu adus acelora care au ţinut credinţa cînd speranţa era pierdută şi altora care au venit după aceea şi au croit un drum de nave arzînde din insulele Solomon pînă în Filipine. Este povestea unor feline zburătoare ale celui de al II-lea război mondial, care au devenit cunoscute sub numele de Black Cats („Pisicile Negre”).

1

Gustul Înfrîngerii

El nu a fost în stare să-şi scuture acel sentiment de nelinişte chiar de la sosirea sa aproape un an înainte. Ca şi alţi aviatori de rang înalt, care au supravieţuit primelor cercetări ale omului în zborul cu motor, Pat Bellinger a dezvoltat un sistem personal de alarmă, un fel de al şaselea simţ declanşat de lucruri aparent neînsemnate – culoarea fumului eliminat de motor, vibraţia suprafeţei de control, schimbarea sunetului aerului trecînd prin lonjeroane şi cabluri. De-a lungul anilor, acest mecanism extrasensorial s-a maturizat şi a devenit o parte a vieţii sale de fiecare zi. Acum el îi spunea că ceva nu era în ordine.

Cu o privire pe jumătate încruntată, el a examinat

amănunţit hidroavioanele Catalina care se ghemuiau în lumina slabă ca nişte păsări uriaşe de mare venite la ţărm să se odihnească. Pentru un ochi indiferent ele păreau impresionante, unora poate chiar formidabile. Dar bărbatul cu faţa gravă care stătea singur pe platforma parcajului ştia posibilităţile lor reale şi avea serioase rezerve. Ele erau avioane de patrulare voluminoase şi încete, proiectate iniţial pentru cercetarea îndepărtată. Dar fiindcă războiul are obiceiul să nu acorde atenţie la astfel de distincţii bine rînduite, ele erau înarmate cu mitraliere şi erau capabile să transporte o cantitate respectabilă de bombe şi torpile suspendate sub aripi. În eventualitatea unei confruntări în luptă, se putea aştepta în mod real ca aceşti mamuţi de vîrstă mijlocie să atace un vas de război inamic sau o instalaţie fortificată şi să supravieţuiască? Poate chiar mai important, puteau ele să se apere ele însele în mod adecvat împotriva avioanelor de vînătoare? Şi dacă ele puteau, vor fi destule şi destule echipaje de a zbura pe ele pentru a înfrunta provocarea pe care el gîndea că putea veni, poate fără veste?

Gîndurile sale sumbre contrastau cu peisajul senin al momentului. O briză uşoară bătea din sud-vest dinspre mare şi cerul s-a transformat într-un intens roşu portocaliu în ultimele clipe înainte de căderea întunericului. La baza navală chiar de cealaltă parte a canalului, luminile au început să licărească într-un mod liniştitor, în timp ce de-a lungul părţii de est a insulei Ford contururile marilor cuirasate ale Flotei Pacificului a Statelor Unite au început să se şteargă în cerul ce se întuneca. El nu putea să le vadă de unde stătea, dar el ştia că ele erau acolo. Se putea aproape simţi prezenţa lor. Ele păreau să sublinieze punctul de vedere larg răspîndit că un atac inamic asupra acestui bastion insular ar fi un act de neînţeles, de sinucidere pentru oricare agresor. Şi singurul agresor plauzibil în această parte a lumii era la mai mult de trei mii de mile la vest. Cu toate acestea sentimentul de nelinişte nu l-a părăsit.

Bellinger şi-a ridicat umerii în semn de resemnare. Lui

nu-i plăcea să fie luat ca un alarmist şi el bănuia că deja a reuşit să ridice prea multe sprîncene printre superiorii săi din Washington. Totuşi, el era cel care purta o mare parte din responsabilitatea pentru apărarea aeriană a Pearl Harborului şi el ştia foarte bine că posibilităţile sale de a apăra marea bază navală erau foarte deficitare, atît din punctul de vedere al dotării materiale, cît şi a personalului antrenat.

Dar interesul Washingtonului părea să fie concentrat asupra Atlanticului unde vechiul nostru aliat Anglia era băgat pînă în gît în război cu Germania, iar Franţa căzuse deja fără prea multă luptă. Submarinele germane (U-boot)* **cutreierau Atlanticul după pradă fără să se teamă de vreo pedeapsă şi preşedintele Franklin D. Roosevelt a ordonat navelor şi avioanelor Statelor Unite să patruleze vastele căi oceanice din apropiere de Coasta de est şi Cara**ibe. În adevăr, preşedintele părea preocupat de ameninţarea din Europa şi numai într-o oarecare măsură preocupat de semnalele de furtună de rău augur emanînd din Extremul Orient. Dar poate această atitudine era nu mai mult decît o prudentă deferenţă faţă de opinia publică a politicianului.

---

* La izbucnirea celui de al II-lea război mondial în septembrie 1939 Germania avea în dotare 57 de submarine operaţionale, 18 în construcţie şi 62 comandate şantierelor navale. Folosind puternica sa industrie de război Germania a reuşit într-un timp record să construiască cea mai mare flotă de submarine din toate timpurile. Ca urmare, între 1939-1945 peste 1.000 de U-booturi vor fi prezentate pe căile de comunicaţii maritime şi oceanice declanşînd în iunie 1942 un război submarin fără cruţare. În acest scop Germania construieşte următoarele tipuri de U-booturi: 1) *submarine torpiloare mijlocii* (seria VII C) deplasament 769 t, autonomie 9.400 mile marine, 4 tuburi lanstorpile la prova şi 2 la pupa, 14 torpile de rezervă la bord, 60-65 mine, 2 tunuri de 88 mm şi 200 mm; 2) *submarine torpiloare mari* (seria IX C şi IX C 40) 1.120-1.232 t, autonomie 16.000 mile marine, 4 tuburi lanstorpile la provă şi 3 la pupă; 25 torpile de rezervă la bord, 125 mine, 2 tunuri de 105 mm şi 37 mm; *submarine de crucieră* (seria IX D 2) deplasament 1.612-1.804 t, autonomie 21.000-32.000 mile marine, 8-10 tuburi lanstorpile, 2 tunuri 203 milimetri şi artilerie antiaeriană. Vitezele acestor submarine între 17-20 noduri în navigaţia la suprafaţă şi 8-9 noduri în imersiune (N. tr.)

Erau prea mulţi americani care credeau că acest război cu Japonia nu putea fi o perspectivă serioasă şi ei păreau înclinaţi să convingă pe alţii că uitarea era cheia către pace. Pentru diferitele organizaţii pacifiste în opoziţie faţă de cheltuielile de apărare în creştere, războiul cu Germania trebuia să fie în mod scrupulos ocolit – dar războiul cu Japonia era de neconceput. Desigur erau americani care înţelegeau în mod clar că Statele Unite şi Japonia erau antrenate către o confruntare frontală. Dar climatul politic intern era astfel că persoana care ar fi ridicat-o vorbind public despre această problemă putea fi în primejdie.

Această faţetă a problemei a fost clarificată pentru militari în particular, cînd contraamiralul Joseph K. Taussig a fost chemat de un comitet al senatului pentru a fi audiat în legătură cu necesitatea unui program de dezvoltare navală. Din nefericire pentru Taussig, el a făcut greşeala de a declara direct că poate, într-o zi, Statele Unite să se găsească ele însele în război cu Japonia. Comentariile sale au provocat o dezminţire promptă a responsabilităţii Departamentului de Stat şi a Ministerului Marinei şi la cererea lui Hamilton Fisch din New York, deputat în Camera reprezentanţilor, s-a cerut o investigare privind manifestările belicoase ale militarilor. Senatorul Clark din Missouri a numit depoziţia lui Taussig ca ruşinoasă şi a sugerat că ea poate fi o bază suficientă pentru curtea marţială. A vorbi despre război cu americanii era pur şi simplu nepopular şi ei nu vroiau să audă nimic despre el. Mai tîrziu, unii din aceşti oameni vor striga pentru capetele „acelor vinovaţi“ de inevitabilul dezastru.

Căpitanul P.N.L. (Pat) Bellinger a sosit la Pearl Harbor la sfîrşitul lui 1940 pentru a deveni comandantul (Patrol Wing 2) Brigăzii 2 de aviaţie de recunoaştere. Curînd, după preluarea comenzii el a fost avansat contraamiral. Bellinger şi-a început cariera sa de pilot ca aviator naval numărul opt în 1914; nici un ofiţer de marină nu ştia mai mult despre operaţiile hidroavioanelor în general, şi despre aviaţia de recunoaştere în special.

Pat Bellinger a văzut imediat că gradul pregătirii de

luptă era inadecvat şi în 16 ianuarie 1941 a lansat o scrisoare pe cale ierarhică pentru a face cunoscute vederile sale amiralului Harold R. Stark, şeful operaţiilor navale.

„Eu am sosit aici pe 30 octombrie 1940, cu punctul de vedere că situaţia internaţională era critică, în mod special în Pacific, şi am fost impresionat de necesitatea de a fi pregătiţi mai curînd astăzi decît mîine pentru orice eventualitate care s-ar putea ivi. După luarea comenzii Brigăzii 2 de aviaţie de recunoaştere şi urmărind situaţia eu am fost surprins să aflu că aici în Insulele Hawaii, un important avanpost naval înaintat, noi operam pe un şiret de ghete şi pe măsură ce eu cercetam mai subţire părea să fie şiretul“. El a continuat să înşire într-o formă detaliată ce el considera a fi importantele „deficienţe şi cerinţe“ şi a prefaţat aceasta cu un avertisment ameninţător:

„Această scrisoare este scrisă în scopul de a ne asigura ca noi să nu fim în situaţia de a afirma că este prea tîrziu“. Din acel moment el a început să facă ce putea de unul singur pentru a fi pregătit pentru conflictul ce era pe cale de a izbucni.

Pe la 1 martie 1941 Bellinger s-a întîlnit cu generalul maior F.L. Martin, comandantul Forţelor aeriene ale armatei Statelor Unite în Hawaii, pentru a realiza un plan comun pentru apărarea aeriană a insulelor. Realităţile operaţionale ale zilei dictau tacticile care puteau fi de aşteptat de pe o forţă inamică de portavioane care se îndreaptă spre a declanşa un atac prin surprindere. Bellinger chibzuia că o astfel de forţă va fi probabil, la o distanţă de aproximativ 700 de mile spre sfîrşitul după amiezei sau în seara zilei precedente atacului pentru a se apropia de obiectivul său. Atunci, sub acoperămîntul nopţii, forţa de atac va naviga cu maximum de viteză, astfel ca să fie rază de acţiune aeriană a zonei de ţintă în zori şi să se lanseze avioanele înainte de a fi descoperită. În consecinţă, dacă patrulele aeriene ale Statelor Unite puteau localiza inamicul în după-amiaza sau seara zilei înainte de atacul plănuit, acestea puteau să furnizeze maximum de timp pentru a contracara atacul sau cel puţin să se facă pregătiri defensive. Pentru o insulă ca

Pearl Harbor, patrule vor fi necesare în toate direcţiile, la o distanţă de 700 mile, o extraordinară operaţie.

Planul lui Bellinger şi Martin, care s-a dovedit a fi profetic, reflecta acest mod de gîndire şi prevedea un atac aerian lansat de pe portavioane inamice de la o distanţă de 300 de mile de insule. Planul prescria patrulări zilnice la mare distanţă de-a lungul a 360 de grade pentru a contracara ameninţarea. Din nefericire, nu erau avioane disponibile pentru această sarcină. Din punct de vedere organizatoric, hidroavioanele PBY ale lui Bellinger aparţineau flotei şi erau desemnate să fie folosite din plin pentru necesităţile de antrenament hotărîte la Washington, care intenţiona să sporească rapid numărul echipajelor pregătite pentru avioanele de recunoaştere. Puţinele avioane ale armatei care puteau fi făcute disponibile în cazul unui atac probabil erau nepotrivite pentru misiune, atît în număr, cît şi capacitate. Lui Bellinger îi fusese dat titlul de comandant al Forţei aeriene de apărare a bazei navale, dar aşa cum el mai tîrziu remarca, acest comandament era numai o „organizaţie“ pe hîrtie. Acesta nu exista pînă ce nu a fost pus în funcţiune prin ordine adecvate“.

Între timp munca a continuat pe insulele Johnson, Midway, Palmyra şi Wake pentru a le pregăti în vederea extinderii operaţiilor hidroavioanelor. Aceste proiecte implicau construirea de rampe de beton şi platforme de parcare şi deseori a fost nevoie de dinamitarea capetelor de corali la o adîncime de şase picioare sau mai mult, în aşa fel ca hidroavionele PBY să poată să folosească protectoarele lagune ca baze. Toate acestea erau consumatoare de timp, dar Bellinger a folosit îmboldirea oamenilor în încercarea de a menţine activitatea conform programului. Construcţia a noi staţiuni aeriene navale în golful Kaneoke, pe partea estică a insulei Oahu era încă în desfăşurare şi acest lucru era o altă problemă importantă pentru el.

Gradul de pregătire părea să fie constant în mintea lui Pat Bellinger. În timpul primei părţi a anului 1941 el a decis

că este timpul să vadă cît de iute pot reacţiona hidroavioanele sale PBY dacă ar fi chemate pe neaşteptate să ia parte la o acţiune ofensivă împotriva japonezului. Într-o zi, fără avertizare, el a ordonat ca toate avioanele să fie înarmate cu bombe reale de 500 de livre. Acestea nu erau stocate pe insula Ford unde aveau baza hidroavioanele PBY şi erau transportate cu barca de la un depozit provizoriu de muniţie. Echipamentul de armare era insuficient şi datorită antrenamentului asiduu pentru zbor echipajele aveau insuficientă practică în mînuirea materialului real. Bellinger a privit cu atenţie înarmarea avioanelor, cronometrînd-o cu grijă şi a fost înspăimîntat de rezultatele nesatisfăcătoare. El a înaintat un raport oficial al constatărilor sale Departamentului Marinei, pentru a dramatiza încurcătura sa. În vederea evitării necazului său i s-a spus să renunţe la exerciţiile de armare reală. Poate s-a considerat că la începetele şi uşor vulnerabilele PBY nu se va recurge niciodată pentru a le angaja într-o acţiune ofensivă împotriva unui adversar puternic înarmat. Foarte probabil, erau mai multe probleme presante cu care avea de furcă la nivele înalte, şi luată în contextul general al lucrurilor, această problemă părea relativ nesemnificativă.

În timp ce anul se scurgea, Bellinger şi-a pus escadrilele la un program de activitate intensivă şi prin toamnă a ordonat ca toate avioanele sale să fie pe deplin înarmate cu mitraliere în toate zborurile. În acea perioadă toate escadrilele PBY ale Brigăzii 1 de recunoaştere erau cantonate la noua staţie aeriană navală din golful Kaneohe şi operau, de asemenea, sub comanda generală a lui Bellinger. Noile PBY-5, PBY-5A au început să sosească cu două escadrile complete care şi-au făcut apariţia la 23 noiembrie 1941. Dar timpul lui Bellinger era pe sfîrşite. Chiar la această dată tîrzie erau insuficiente piese de schimb şi alt echipament esenţial, iar programul de antrenament cu greutăţile de întreţinere care îl însoţeau, au continuat să împiedice efectuarea în mod regulat şi susţinut a recunoaşterilor la mare distanţă, necesare să asigure o alarmare adecvată a unui atac iminent. Poate cel

mai tulburător era percepţia generală de siguranţă şi securitate care a infestat aproape pe fiecare de pe această insulă de paradis. Dacă războiul avea să vină, nu ar fi izbucnit cu certitudine aici. Acest mod de gîndire care exista l-a determinat pe contraamiralul Pat Bellinger să zăbovească în acea seară pe întunecata rampă a hidroavioanelor şi poate să se întrebe dacă poate nu este el cel care era în contratimp cu lumea. Răspunsul lui avea curînd să iasă la iveală. Necunoscute lui, evenimentele care în ultimă instanţă vor confirma cele mai rele temeri ale sale erau deja în desfăşurare.

Pe 5 noiembrie 1941, Cabinetul Japonez s-a întrunit şi a dat aprobarea sa pentru războiul cu Statele Unite. Amiralul Isoroku Yamamoto*, **autor al „Planului Unu“, proiectul original de atacare a Pearl Harbor-ului, a ordonat comandantului mi**siunii, viceamiralul Chuichi Nagumo** **să-şi completeze pregătirile şi în dimineaţa zilei de 26 noiembrie forţa de şoc a plecat din îndepărtatul golf Hitokappu, din insulele Kurile, şi s-a îndreptat către sud-est, către Hawaii. O forţă de submarine, incluzînd cîteva submarine pitice, călătorind la bordul celor mari, au precedat forţa de portavioane pentru a se concentra în largul intrării Pearl Harbor-**

* Isorocu Yamamoto (1884-1943) celebru amiral japonez din al doilea război mondial. Între anii 1939-1943 a comandat flota japoneză şi a conceput atacul asupra bazei aero-navale de la Pearl Harbor (7 decembrie 1941). A murit în cursul unei ambuscade aviatice organizate de americani în anul 1943 în timpul unei inspecţii în arhipelagul Solomon în apropiere de insula Bunin (N. tr.)

** Nagumo, Chuichi (1887-1944) – amiral japonez care a comandat „forţa de şoc” alcătuită din 6 portavioane, 2 cuirasate, 3 crucişetoare etc. în atacul asupra bazei aeronavale de la Pearl Harbor din 7 decembrie 1941. De asemenea el a comandat portavioanele Akagi, Kaga, Hiryu şi Soryu în bătălia de la Midway suferind o gravă înfrîngere, Japonia pierzînd iniţiativa strategică în războiul din Pacific. În bătălia aeronavală de la Santa Cruz (26-27 octombrie 1942) crucială pentru controlul insulei Guadalcanal, el a reuşit să scufunde portavionul american *Hornet* şi să avarieze portavionul *Enterprise*, pierzînd însă 110 avioane din cele 150 angajate faţă de 72 americane. A apărat cu înverşunare insulele Mariane, ultima barieră în calea ofensivei S.U.A. Realizînd lipsa de perspectivă a războiului s-a sinucis. (N. tr.)

ului. La momentul oportun, era de aşteptat ca submarinele pitice să străpungă apărarea portului şi să-şi lanseze torpilele asupra unor ţinte adecvate, provocînd cît mai multe distrugeri şi confuzie în rîndurile forţelor Statelor Unite.

Amiralul Kimmel, comandantul şef al Flotei Statelor Unite din Pacific, fusese deja informat printr-o telegramă de la şeful operaţiilor navale*, **din 24 noiembrie, că negocierile cu japonezii au puţine speranţe de succes şi că „o acţiune** agresivă în orice direcţie, incluzînd un atac asupra Filipinelor sau Guamului este posibilă“. Nici o menţiune nu era făcută în această comunicare, cu toate acestea un atac asupra Insulei Hawaii era încă o consideraţie improbabilă.

În ziua de 27 noiembrie Kimmel a primit un alt mesaj mai ameninţător, care conţinea parţial următoarele:

„Această telegramă trebuie să fie considerată o alarmare de război. Negocierile cu Japonia urmărind o stabilizare a situaţiei în Pacific au încetat şi o acţiune agresivă a Japoniei este de aşteptat în intervalul următoarelor cîteva zile. Numărul şi echipamentul trupelor japoneze şi organizarea navală în mari unităţi operative (Task Forces) indică o expediţie amfibie împotriva uneia sau alteia din regiunile Filipine, Thai sau peninsula Kra, ori posibil Borneo. Executaţi o desfăşurare defensivă pregătitoare adecvată pentru a duce la îndeplinire sarcinile încredinţate“.

Era clar pentru comandantul Flotei Pacificului că războiul era iminent; dar această telegramă a confirmat concepţia sa anterioară că un atac asupra Pearl Harbor-ului poate fi exclus. Din nefericire, se pare că altă informaţie la dispoziţia Washingtonului, atît înainte cît şi după data de 27 noiembrie, sugerînd că Pearl Harbor-ul ar putea fi într-adevăr ţinta flotei japoneze, dintr-un motiv sau altul, nu s-a transmis comandaţilor armatei şi flotei în Hawaii. În astfel de circumstanţe Kimmel nu a considerat necesar să-i

* Chief of Naval Operations – Şeful Operaţiilor Navale – funcţie echivalentă cu cea de comandant al Marinei Militare a S.U.A. (N. tr.)

trasmită lui Bellinger o copie a „alarmării de război“ nici să-i indice scutirea de unele activităţi de antrenament şi să ordone recunoaşteri la mare distanţă, care poate ar fi descoperit apropierea japoneză.

În calitate de comandant şef al Flotei Pacificului, Kimmel trebuie să poarte responsabilitatea acţiunilor sale sau lipsa lor. Aceasta este una din maximile reci, dure ale profesiei pe care a decis să o urmeze. Dar raţionamentul său de a nu ordona o cercetare masivă poate nu a fost în întregime greşită. În total, Bellinger avea numai optzeci şi unu de avioane de recunoaştere. Douăzeci şi şapte din acestea erau uzate din cauza intensei folosiri pentru antrenamente. Cincizeci şi patru erau de tip nou, pentru care nu erau suficiente piese de schimb pentru a susţine o operaţie de recunoaştere la mare distanţă. Aceste avioane şi echipajele lor erau deja marcate de mărirea tempoului antrenamentelor de rutină. Kimmel ştia că atunci cînd războiul va începe ele vor fi extrem de necesare pentru desfăşurare la bazele înaintate în vederea sprijinirii acţiunilor Statelor Unite, lansate împotriva inamicului. Pînă una alta nu i se părea prudent să epuizeze aceste valoroase dar suprasolicitate bunuri pentru a face găuri în cer. Astfel era situaţia, că la 7 decembrie 1941, numai şapte hidroavioane Catalina erau în aer, trei într-o patrulare de securitate de dimineaţă şi patru efectuînd activităţi de antrenament. În acelaşi timp forţa de şoc inamică a început să-şi lanseze avioanele dintr-o poziţie aflată la numai 230 de mile nord de Oahu, chiar aşa cum Bellinger şi Martin au prezis cîteva luni mai înainte.

Se iveau zorile unei zile plăcute şi însorite, adia o briză uşoară din nord cu o viteză de 10 noduri. Nori cumulus împrăştiaţi scoteau în evidenţă cerul de un albastru curat şi se îngrămădeau deasupra munţilor. Prima indicaţie că ziua aceasta va fi într-un fel oarecare diferită a venit de la un hidroavion Catalina, care opera în largul staţiei aeronavale de la golful Kaneohe, unde comandorul Knefler „Soc.“ McGinnis comanda Brigada 1 aviaţie de recunoaştere (Patrol Wing 1), cu trei escadrile de avioane de tip PBY. La

ora 07,15 ensingn Bill Tanner, pilotul hidroavionului 14-P-l a transmis prin radio bazei că el a atacat un submarin în largul intrării de la Pearl Harbor. Era unul din submarinele japoneze cu doi oameni la bord, a căror misiune era să străpungă apărarea portului, furnizînd informaţii de ultimă oră şi mai tîrziu să se alăture atacului. Dar pentru cei de pe ţărm, raportul lui Tanner era nici mai mult nici mai puţin decît incredibil şi prima lor reacţie a fost că un submarin al Statelor Unite s-a rătăcit în zona de apărare şi a fost atacat din greşeală. În timp ce această posibilitate era verificată, bombardierele japoneze în picaj soseau deasupra Insulei Ford şi începeau atacul lor. Primul avion a urlat plonjînd din înaltul cerului la ora 07,55 pentru a-şi plasa bomba pe platforma de parcare de lîngă hangarul escadrilei de recunoaştere VP 22. Ofiţerul cu operaţiile, a lui Pat Bellinger, comandorul Lagan Ramsey, a făcut două lucruri aproape simultan. El i-a ordonat radiotelegrafistului său (operator radio) să emită un mesaj electrizant lumii: „AIR RAID PEARL HARBOR – THIS IS NO DRILL“ (Raid aerian asupra Pearl Harbor-ului. Acesta nu este exerciţiu). În timp ce acest mesaj era emis, el a ridicat receptorul telefonului şi l-a informat pe şeful său ce s-a întîmplat.

În acea dimineaţă hotărîtoare, Pat Bellinger era la locuinţa sa la capătul opus al Insulei Ford, refăcîndu-se după o gripă. Fălcile i s-au încleştat pe măsură ce asculta cu atenţie raportul grăbit a lui Ramsey. „Voi veni imediat“ a spus el şi a început să-şi tragă hainele. Deodată, casa a fost zguduită de o explozie cutremurînd pămîntul, cînd piloţii japonezi au nimerit *Arizona*, ţinta lor. Bellinger şi-a condus cu repeziciune familia sa în subsol, care a fost cîndva un depozit de muniţie. În orele care au urmat el va deveni un adăpost antiaerian pentru alte familii şi post de prim ajutor pentru personalul rănit. Apoi el a sărit în maşina sa cu locotenent-comandorul Charlie Coe, un ofiţer din comandamentul său şi a demarat în mare viteză către Statul său major.

Nu era o călătorie lungă, poate nu mai mult ca o milă, dar în acea zi i se părea mult mai departe. Bellinger a

condus repede printre explozii şi sfărîmături zburînd. Drumul trecea în apropierea apei şi cei doi ofiţeri aveau o vedere panoramică a dezastrului incredibil care era în desfăşurare în jurul lor. Era o experienţă pe care Pat Bellinger nu o va uita niciodată. „Lucruri înspăimîntătoare se petreceau navelor ancorate de-a lungul Insulei Ford…“ îşi amintea el mai tîrziu. „Ele erau torpilate şi bombardate şi unele se scufundau. Marinarii de pe aceste nave înotau în apă şi unii începeau să ajungă pe ţărm, „acoperiţi cu petrol şi cu hainele parţial smulse“. Unii erau arşi grav.

Cu toate că i se părea o perioadă de timp interminabilă de cînd Logan Ramsey l-a alarmat, Bellinger a sosit la punctul de comandă în timp ce primul atac era în desfăşurare. În ciuda distrugerii a tot ce era în jurul său, el era hotărît să găsească un avion PBY suplimentar, în aer, pentru a căuta portavioanele japoneze care se aflau undeva, aşteptînd să primească puii. Spre groaza sa, japonezii şi-au făcut bine meseria. Era doar un hidroavion Catalina pe Insula Ford care era încă în stare de zbor şi nu-l putea lansa, fiind înconjurat de avioane arzînd şi moloz. Pentru a face lucrurile mai rele, legătura radio cu Kaneohe Bay nu funcţiona şi el nu a putut imediat determina ce forţe Soc McGinnis putea fi capabil să mai strîngă. Aşa cum s-a întîmplat, situaţia nu era mai bună. În adevăr, avioanele japoneze au lovit Kaneohe Bay aproximativ cu cinci minute înainte de primul atac asupra Insulei Ford. Nouă avioane de vînătoare au coborît la joasă altitudine, mitraliind turnul de control şi patru hidroavioane PBY nenorocite, fără ajutor, ancorate în golf. Atunci ele s-au întors şi au început o altă mitraliere, de această dată concentrîndu-şi eforturile asupra avioanelor şi platformei de parcare.

Nu poate fi nici o greşeală despre faptul că atacul crîncen japonez a luat complet prin surpriză pe americani. Dar a fost o problemă de minute în faţa membrilor echipajelor PBY şi personalului de la sol care s-au descotorosit de uimirea lor şi au reuşit să pună în acţiune cîteva mitraliere împotriva inamicului. Alţii şi-au concentrat atenţia pentru salvarea acelor avioane care nu au fost

complet înghiţite în flăcări şi în mutarea aparatelor care puteau fi salvate, departe de acelea care erau lipsite de orice speranţă de a fi salvate. Ei erau ajutaţi în eforturile lor de o scurtă pauză în atac. Dar înainte ca ei să poată să facă mult progres, avioanele de vînătoare ale inamicului au lovit din nou.

Pe la ora 09,30 o formaţie de nouă bombardiere cu două locuri au venit deasupra golfului Kaneohe, la aproximativ o mie de picioare. Ele au înregistrat o lovitură pe unul din hangarele de hidroavioane, ucigînd un număr de oameni care se aflau înăuntru, manipulînd muniţie. Al doilea val de avioane de bombardament au urmat îndeaproape pe primul pe deasupra munţilor şi a făcut puţine stricăciuni în plus. Atunci pe la ora 10,00 a fost executat un atac final nimicitor. Pe atunci cîteva mitraliere au fost montate pe poziţii, la întîmplare şi acestea au doborît două din avioanele de vînătoare japoneze.

Hidroavioanele care au fost în patrulare şi acelea care au decolat de pe Insula Ford în acea dimineaţă ca să exerseze tactici cu submarinul american, nu au ştiut la început că era vorba de un atac japonez. Locotenentul (j.g.) Charlie Hibberd din escadrila VP 24 era în acţiune în largul insulei de la Maui şi tocmai realizase un contact radio cu submarinul afectat exerciţiului. El şi echipajul său considerau aceasta o rară ocazie de a se îmbunătăţi pregătirea de luptă. Dar înainte ca ei să poată să înceapă operaţia, au primit noi instrucţiuni de la comandantul escadrilei, comandorul John Fitzsimmons care, în acea dimineaţă, era, de asemenea în aer, pentru un exerciţiu de luptă antisubmarină. Lor li se ordona să întrerupă exerciţiul imediat şi să execute o patrulare în conformitate cu planurile de raid american dinainte pregătite. Hibberd îşi aminteşte aceasta: „Comandantul, de asemenea ne ordona să înarmăm mitralierele noastre, lucru despre care eu am gîndit că era puţin cam zelos. Eu înjuram faptul că ei au organizat un exerciţiu de raid aerian cînd noi pentru prima oară aveam posibilitatea de a ne antrena cu un submarin. Îmi aduc aminte vag că privind înainte, pe măsură ce ne

apropiam de Oahu, am văzut fum în depărtare, dar insula părea liniştită, cînd noi am zburat către vest, începînd patrularea. Cam pe atunci eu am auzit un alt pilot urlînd pe frecvenţa de radio a raidului aerian că el a fost atacat. Eu m-am alarmat la tonul vocii sale. Aceasta suna foarte autentic. Oricum, am luat microfonul şi am chemat comandantul să întreb dacă este un exerciţiu de atac aerian... sau altceva? În cîteva clipe el mi-a răspuns: „Oricine care gîndeşte că acesta este un exerciţiu, mai bine ar uita“. Cam în acelaşi timp radio-telegrafistul meu a venit în carlingă cu un mesaj scris cu roşu, care spunea: „Japonezii au executat un atac asupra Pearl Harbor-ului“.

Între timp, Pat Belliger a continuat cu înverşunare eforturile sale de a ridica cît mai multe avioane în aer. Flota inamică trebuie să fie localizată. În acest timp, cu toate acestea, era departe de a fi clar ce trebuia să se facă, chiar dacă forţa de şoc japoneză era găsită. Era o experienţă plină de frustrare.

După primul atac pe Insula Ford, Bellinger era în sfîrşit capabil să restabilească contactul cu golful Kaneohe pentru a afla că numai două PBY-uri din această bază erau încă în stare de zbor. El le-a ordonat să decoleze imediat şi atunci toate comunicaţiile au fost din nou pierdute. Cînd legătura a fost în sfîrşit refăcută, Kaneohe a raportat că cele două avioane care erau în stare de zbor au fost, de asemenea, scoase din funcţiune.

Pe insula Ford, locotenent-comandorul Massie Hughes, ofiţerul comandant al escadrilei VP-25, era într-un fel sau altul capabil să ocolească sfărîmăturile arzînd, cu aripile ultimului PBY în stare de zbor şi să decoleze. Acest lucru a fost îndeplinit în timp ce al doilea atac asupra insulei Ford era în toi şi de îndată ce el s-a ridicat s-a găsit el însuşi înconjurat de grindina fără discriminare a focului antiaerian amic. În mod miraculos, avionul s-a menţinut în zbor şi rapid a părăsit zona.

Pe la ora 10, avioanele japoneze şi-au îndeplinit misiunea lor şi se întorceau în triumf la bazele lor plutitoare. Unele deja ajunseseră. Comandorul Mitsuo

Fuchida, care a condus primul val, a făcut un raport în culori favorabile comandantului flotei şi a recomandat un al doilea atac. Dar viceamiralul Chuichi Nagumo era un om precaut. El obţinuse o victorie mai presus de cele mai pesimiste aşteptări ale sale şi el nu intenţiona să-şi forţeze norocul.

Între timp, Charlie Hibberd a zburat pe drumul indicat, pînă cînd calculele sale i-au arătat că are suficient combustibil să se întoarcă la bază. El a decolat în acea dimineaţă cu mult mai puţin decît o încărcătură completă de combustibil, pentru că el se aştepta să-l ducă suficient de departe pentru a executa un exerciţiu cu un submarin al Statelor Unite. Hibberd a ştiut că în timp ce a fost plecat în recunoaştere, baza s-a aflat sub un puternic atac japonez, dar el nu era în întregime pregătit pentru a o găsi atît de distrusă la aterizare. El a amerizat în partea de jos a canalului, la o oarecare distanţă de pupa cuirasatului avariat *Nevada*. Nava a fost surprinsă în mers, dar a fost torpilată, bombardată în picaj şi atunci în mod deliberat s-a pus pe uscat pentru a evita să fie scufundată în canalul principal, care ducea către mare. În timp ce Hibberd se îndrepta către baliza sa erau incendii, fum şi o fantastică activitate peste tot. Cînd ei l-au împins pe rampă, el a fost înfricoşat de imaginea care l-a întîmpinat. „Ce dezastru“ îşi aminteşte. „Eu nu puteam să-mi cred ochilor. Multe din hidroavioanele PBY erau distruse precum şi unul din hangarele principale“.

Incendiile pe insula Ford şi Kaneohe Bay erau încet aduse sub control, iar în Pearl Harbor petrolul din navele scufundate şi răsucite plutea pe suprafaţa apei şi a continuat să ardă în noapte. Atacul asupra marei baze navale era terminat, dar războiul în Pacific abia începea. Pat Bellinger şi comandanţii escadrilelor sale acum se confruntau cu sarcina de a evalua paguba şi de a determina ce a rămas bun pentru luptă. Cea de pe urmă era o primă necesitate din acest punct de vedere, pentru că nimeni nu ştia cînd japonezii pot să se reîntoarcă.

La baza din golful Kaneohe, 26 de avioane Catalina au

fost complet distruse şi alte şapte grav avariate. Cele trei avioane care rămîneau în stare de zbor erau acelea care în timpul atacului s-au aflat în aer şi unul din acestea a fost ciuruit grav de către avioanele de vînătoare japoneze. Pe insula Ford imaginea nu era mult mai strălucitoare. Către sfîrşitul zilei echipajele terestre au reuşit să găsească patru avioane PBY în stare de zbor. Acestea au fost lansate imediat ce echipele au reuşit să le aducă în „stare operaţională“ şi au fost însărcinate să caute flota japoneză, care pe atunci se îndepărta. Acele avioane Catalina de nereparat au fost dezmembrate pentru piese de schimb şi depozitate în grămezi cu toptanul. Altele, considerîndu-le recuperabile, au fost puse din nou în funcţiune printr-o muncă neobosită şi plină de grijă. Din ziua următoare, destule aparate de zbor erau înviate pentru a începe patrulări la mare distanţă. Era cazul cînd se închide uşa grajdului după ce caii au fost furaţi.

Problema era acum aşa cum o vedea Bellinger, să lovească îndată – dar cum? Portavioanele rapide *Entreprise* şi *Lexington* care au fost pe mare în ziua de 7 decembrie şi altele ca *Saratoga* şi *Yorktown* vor fi în inima noii forţe de şoc americane*. **Dar ce va fi cu avionul PBY? El a privit**

* În perioada interbelică ca urmare a tratatelor de limitare a armamentelor navale de la Washington (1922) şi Londra (1930), care au încercat să limiteze tonajul flotelor militare avionul şi portavionul au devenit o armă deosebit de importantă. În virtutea acestor tratate S.U.A. au putut să construiască 5 portavioane. Dîndu-şi seama de importanţa avionului într-un viitor conflict naval, în special în Pacific, guvernul american a trecut la construirea unei flote de portavioane, mai ales, după 1933 cînd Japonia a denunţat tratatele amintite şi a trecut la masive înarmări navale. Primul portavion american a fost *Langley*, intrat în serviciu în 1922 prin transformarea unei nave de aprovizionare cu cărbuni a flotei S.U.A. Următoarele două portavioane *Lexington (CV-2)* şi *Saratoga (CV-3)* au fost construite prin folosirea cocilor neterminate a două crucişetoare de bătălie. Încărcate aveau un deplasament de 39.620 t; lungime 275 m, lăţime 39,7 m, pescaj 9,8 m. *Lexington* lua la bord 90 de avioane şi dispunea de o artilerie AA. de 127 mm (12 tunuri) şi 28 mm (5 tunuri cvadruple). *Saratoga* lua la bord 80 de avioane, şi dispunea de o artilerie A.A. de 127 mm (16 tunuri), 40 mm (96 tunuri), 20 mm (32 tunuri). Ele aveau o viteză de 33 noduri şi un echipaj între 2.122-3.300 marinari şi aviatori. Lansate la apă în 1925

lucioasele avioane de vînătoare japoneze cum îşi executau atacurile lor la joasă înălţime deasupra insulei Ford. Acestea erau rapide şi foarte manevrabile şi puteau lua înălţime ca nici un alt avion pe care el îl văzuse vreodată. Piloţii care zburau pe ele erau buni – foarte buni, şi greu de crezut a fi miopii orientali pe care americanii totdeauna şi i-au imaginat. Cum putea bătrînul docil PBY să supravieţuiască în aer împotriva unui astfel de inamic ca acesta? În ciuda faptului că încă nimeni nu scosese aceasta în evidenţă, el ştia că mulţi piloţi şi membri ai echipajelor

---

ele au devenit operaţionale în 1927. *Lexington* a fost sabordat la 8 mai 1942 iar *Saratoga* care a supravieţuit războiului a fost distrus la 24 iulie 1946 în experienţele nucleare americane din atolul Bikini unde a servit drept ţintă. După aceste portavioane S.U.A. au construit trei portavioane din *clasa Yorktown: Yorktown (CV-5)*, *Enterprise (CV-6)* şi *Hornet (CV.-8). Yorktown,* portavionul care a dat numele acestei clase avea un deplasament de 25.500 tone, lungime 246,73 m, lăţime 33,22 m, pescaj mediu 6,62 m, lua la bord 81 avioane şi dispunea de o artilerie A.A. de 127 mm (8 tunuri), de 20 mm (20 piese pe afete cvadruple) viteza de 33 noduri şi un echipaj de circa 3.000 oameni (marinari şi aviatori). El a fost lansat în 1936 şi a devenit operaţional în 1937. A fost scufundat la 7 iunie 1942 în Bătălia de la Midway. *Enterprise*, echivalent în dimensiuni şi performanţe cu *Yorktown* a fost lansat în 1936 şi a devenit operaţional în 1938. El a jucat un rol esenţial în operaţiile militare dintre 1941-1945 din Pacific. În 1958 el a fost demontat ca fier vechi. *Hornet*, ultimul din această clasă, a fost lansat în 1940 şi a devenit operaţional în 1941, el avea un deplasament de 29.560 t, lungime 252,5 m, lăţime 34,7 m, pescaj 8,8 m, lua la bord 85 avioane şi dispunea de artilerie A.A. de 127 mm (8 tunuri), 28 mm (16) 20 mm (23), viteza de 33 noduri şi un echipaj de 2.919 oameni. El va deveni celebru prin transportarea avioanelor B-25, conduse de colonelul Doolittle într-un raid asupra oraşului Tokio. Avariat grav în luptele pentru Guadalcanal, la 26 octombrie 1942, va fi scufundat la 27 octombrie de distrugătoare japoneze. Portavioanele din această clasă în special *Enterprise* a servit de model pentru noua generaţie de portavioane din clasa *Essex*, care vor constitui principala forţă de atac a flotei din Pacific – ele aveau un deplasament de 40.430 tone, luau la bord 80 de avioane şi dispuneau de o puternică artilerie A.A. de 127 mm (12 tunuri) 40 mm (68 tunuri) 20 mm (52 tunuri). Din această clasă au devenit operaţionale între 1942-1945, 23 portavioane. În afară de aceste portavioane Flota S.U.A. a dispus de portavioane de escortă de tip Casablanca (50 nave) şi portavioane uşoare de tip Independente (9 nave). (N. tr.)

de zbor au văzut ceea ce el a văzut şi şi-au pus ei înşişi aceeaşi întrebare. Poate că a fost mai bine că el nu a avut mai multe avioane în aer în dimineaţa aceea. Ar fi putut fi chiar mai rău.

Ce îi trebuia acum era un nou tip de bombardier de patrulare. Ceva mai iute, mai puternic înarmat, capabil să lupte împotriva prădalnicelor avioane de vînătoare şi, cel mai important, capabile să ducă lupta cu inamicul oriunde el putea fi găsit. Dar el ştia că nici un astfel de avion nu era încă disponibil. Ce ar fi obţinut el dacă era norocos era poate mai multe avioane PBY pentru că ele erau singurele avioane de recunoaştere atunci produse în serie. Oricum, ei aveau să înveţe cum să folosească avioanele PBY în mod eficace.

2

Zile de disperare

În insulele Filipine, la cîteva mii de mile spre vest, asaltul japonez nu fusese neaşteptat. Amiralul Thomas C. Hart, care avea sub comandă Flota Asiatică a Statelor Unite, a fost trezit în dimineaţa zilei de 8 decembrie pentru a fi informat despre atacul japonez de la Pearl Harbor. În Hawaii era încă 7 decembrie.

Hart fusese de mult de părere că războiul dintre Statele Unite şi Japonia nu depindea decît de decizia acesteia din urmă de a alege cel mai propice moment pentru a lovi. Iar cînd acel moment avea să vină ştia că Filipinele vor fi o ţintă prioritară pentru invazia japoneză. Anticipînd această eventualitate el a ordonat tuturor membrilor de familie aflaţi în întreţinerea marinei militare să părăsească insulele cu aproape un an în urmă. Acest lucru nu l-a făcut deloc

agreat de multe dintre soţiile şi de membrii personalului său, care considerau acţiunea mult prea precaută şi prematură.

Hart ştia că odată cu războiul izbucnit, Statele Unite vor fi într-o situaţie critică în lupta pentru apărarea acestor insule. Flota Asiatică nu reprezenta deloc o forţă impresionantă în comparaţie cu puterile enorme ale japonezilor din această zonă. Navele lui Hart erau formate dintr-un crucişător greu, două crucişătoare uşoare, treisprezece distrugătoare vechi, cîteva canoniere învechite şi mai multe dragoare de mine, nave bază pentru hidroavioane şi ambarcaţiuni auxiliare. Mai dispunea şi de apreciabile forţe de submarine, precum şi de două escadrile de hidroavioane PBY 4 – Catalina – care formau brigada 10 de aviaţie de recunoaştere (Patrol Wing 10) sub comanda căpitanului Frank D. Wagner.

Piloţii şi echipajele Escadrilelor de recunoaştere 101 şi 102 comandate de locotenenţi-comandorii John V. Peterson şi Edgar T. Neale ştiuseră de mai multe zile că ceva urma să se întîmple în Pacificul de vest. În ultimele săptămîni din noiembrie şi la începutul lui decembrie ei au cutreierat toată Marea Chinei de sud în căutarea semnelor unui atac japonez iminent, însă nu au găsit nimic. În acea perioadă pe 2 decembrie au descoperit o concentrare de vase comerciale japoneze, incluzînd şi vase de transport care începuseră să se adune în Golful Camranh, pe coasta care era atunci Indochina Franceză*. **În ziua următoare numărul vaselor crescuse la cincizeci de nave, între care se distingeau clar crucişătoare şi distrugătoare. Dar pe 4 decembrie întreaga flotă dispăruse îndreptîndu-se spre sud sub acoperirea vremii urîte. Americanii nu ştiau încotro se îndreptau japonezii,**

* Profitînd de înfrîngerile suferite de Franţa în cursul anului 1940 şi de semnarea de către guvernul francez de la Vichy a armistiţiului cu Germania hitleristă şi Italia fascistă, guvernul japonez ocupă la 23 septembrie Indochina de nord iar la 4 octombrie Golful Tonkin. În anul următor guvernul francez (Vichy) semnează la 6 şi 9 mai o serie de tratate care au ca urmare cedarea de teritorii în Laos şi Siam iar la 24-27 iulie 1941 Japonia ocupă Indochina de sud. (N. tr.)

însă ştiau că o forţă de o asemenea mărime şi compoziţie nu putea duce la nimic bun. Aceasta n-a mai fost văzută din nou decît în momentul reperării ei, cîteva zile mai tîrziu în Golful Siamului de către britanici. Între timp hidroavioanele PBY care cercetau sectorul nord-estic al Mării Chinei de Sud începuseră să întîlnească avioane de recunoaştere japoneze dincolo de coasta Luzonului. Erau momente pline de încordare în care avioane din ambele tabere se încrucişau văzîndu-se chiar, şi avînd mitralierele gata de atac.

Orice s-ar fi pus la cale, Frank Wagner nu voia să rişte. Era perfect conştient că cele douăzeci şi opt de avioane Catalina şi încă cîteva hidroavioane, reprezentau totalul forţelor navale aeriene din acea parte a lumii, şi nu dorea să le vadă distruse rapid printr-o lovitură neaşteptată a japonezilor. Aşadar, în momentul începerii atacului, avioanele sale erau deja dispuse în diverse poziţii. Aproximativ o pătrime din PBY-uri îşi aveau baza la Sangley Point, vizavi de baza navală Cavite din Golful Manila. Alt detaşament opera din oraşul Los Banos spre punctul cel mai de sud al Lagunei de Bay, un loc cu apă dulce la sud de Manila, în timp ce alte şapte avioane de patrulare erau repartizate la Olongopo în Golful Subic. Un contingent opera de pe nava bază pentru hidroavioane *Childs*, ancorată în largul oraşului Manila, iar mai departe, spre sud, pe insula Mindanao trei PBY-uri patrulau Golful Davao şi punctele cele mai estice ale căilor de acces spre Marea Celebes, sprijinite de nava bază pentru hidroavioane *William B. Preston*. La hotarele vestice nava bază *Heron* era amplasată în larg dincolo de capătul sudic al insulei Palawan. Din această poziţie ea îşi trimitea micile hidroavioane să patruleze Strîmtoarea Balabac, acoperind astfel căile vestice de acces spre marea Sulu şi Celebes. Au fost făcute mai multe pregătiri, depozitîndu-se într-un număr de poziţii alese cu grijă combustibil pentru avioane şi alte provizii, pentru a da aparatelor „Catalina“ maximum de flexibilitate în operaţii.

În zorii zilei de 8 decembrie toate PBY-urile brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) erau deja amplasate în diverse poziţii pentru operaţiunile de luptă. Chief Aviation Pilot*, **Earl D. Payne îşi amintea cum „au fost treziţi la iuţeală, pe întuneric, la orele patru dimineaţa să-şi pregătească avioanele pentru zbor – încălzirea motoarelor, încărcarea bombelor, a torpilelor şi grenadelor de adîncime, pregătirea hranei pentru piloţi şi echipaje, precum şi a tuturor celorlalte lucruri necesare“**. Aproximativ o jumătate din numărul avioanelor urmau să fie folosite la căutarea inamicului, iar cealaltă jumătate să rămînă gata de luptă, pentru a fi lansate ca forţă de lovire în momentul descoperirii inamicului. Din nefericire inamicul a fost cel dintîi care le-a descoperit poziţiile.

La Malalag Bay în Golful Davao, unul din cele trei avioane din escadrila VP 101 de pe nava bază *William B. Preston* şi-a luat zborul înainte de ivirea zorilor luînd-o spre sud în căutarea japonezilor, conform planului stabilit. Celelalte două hidroavioane „Catalina“ 101-P-4 şi 101-P-17 pluteau ancorate în linişte în lumina zorilor cu o încărcătură completă de bombe aşteptînd ordinul pentru o misiune de atac. Pe neaşteptate, fără alarmare şi-au făcut apariţia bombardiere inamice în picaj, care au început imediat atacul. Nava bază *Preston* a scăpat într-un fel sau altul nevătămată şi a lichidat cu propriile-i tunuri pe unul dintre atacatori, dar PBY-urile stăteau ca raţele pe ouă; cele două nefericite hidroavioane au fost mitraliate şi scufundate prin rafale nimicitoare în nu mai mult de cîteva minute. Unul dintre piloţi şi-a pierdut viaţa în acel atac.

Dar nava bază *Preston* cu cele două avioane ale sale nu reprezenta decît un fleac. Ţinta principală a japonezilor în primele ore ale războiului din Filipine o reprezentau Forţele Aeriene de pe insula Luzon spre nord. Numai la cîteva ore după distrugerea PBY-urilor din Golful Malalag, inamicul a lansat o serie de atacuri asupra aeroporturilor din zona

* Chief Aviation Pilot – Pilot şef de aviaţie, gradat în marina SUA care îşi satisfăcea serviciul militar ca pilot. (N. tr.)

Manilei şi a distrus un mare număr de avioane la sol. La sfîrşitul celei de a treia zi a războiului, japonezii îşi asiguraseră controlul efectiv asupra spaţiului aerian de deasupra Filipinelor. Pentru aparatele „Catalina“ din brigada 10 de avioane de recunoaştere (Patwing 10) aceasta însemna că de-acum înainte vor rămîne practic fără protecţie în faţa puterii aeriene japoneze. Acestea erau cărţile pe care le primiseră şi nu aveau decît să joace în continuare cu ele. Toată lumea ştia că jocul va fi dur în următoarele luni, dar nimeni nu prevedea cumplita realitate a celor ce vor urma.

Devreme, în dimineaţa zilei de 10 decembrie locotenentul Clarence A. Keller, Jr., care cercetase sectorul nord-estic al Mării Chinei de Sud, a reperat puternice forţe de suprafaţă inamice la circa 250 de mile de Luzon. El a raportat aceasta brigăzii 10 de recunoaştere (Patwing 10) şi apoi a început urmărirea japonezilor, folosindu-se de nori pentru a se ascunde.

Aceasta era ocazia aşteptată de Frank Wagner care a expediat imediat pe locotenentul-comandor John Peterson cu cinci PBY-uri din escadrila VP-101, fiecare avînd la bord cîte patru bombe de 500 livre. Acestea zburară spre nord-vest pornind de la baza lor temporară din Los Banos pînă la circa 10,50 după ora locală cînd începură să înregistreze semnale MO de la Keller care menţinea încă contactul cu inamicul. Transmisia MO era procedeul standard prin care un radio-telegrafist de pe un avion transmite litera M (două liniuţe) urmată de litera O (trei liniuţe) – una după cealaltă, dînd un semnal de întoarcere la bază pentru aparatele de zbor amice.

Nu mult după aceea cele cinci avioane ale lui Peterson şi-au schimbat traseul îndreptîndu-se în direcţia dată de semnalul lui Keller, zărind navele inamice în jur de 11,35. Japonezii ştiau bine că fuseseră descoperiţi şi lansaseră mai devreme două hidroavioane care să-l amuţească pe Keller sau măcar să-l îndepărteze. Însă el a reuşit într-un fel sau altul să-i evite. Acum pe măsură ce s-au apropiat de ţintă, PBY-urile au văzut printre nori formaţia inamică executînd

un zig-zag clasic în maximă viteză în aşteptarea unui atac. Era o grupare navală mică numeric, dar importantă era puterea înmagazinată în cele trei mari vase de război şi două nave de escortă *.

Peterson şi-a menţinut avioanele în formaţie şi a executat un bombardament la mare înălţime. Ensign-ului Russell E. Chambers îi fusese încredinţată misiunea de maistru bombardier şi el urma să dea semnalul lansării bombelor. Peterson a manevrat pentru a asigura avioanelor sale poziţia cea mai bună, din care să se vadă limpede ţinta în momentul lansării bombei. El şi-a ales ca obiectiv cel mai mare din vasele de război inamice, care naviga în centrul formaţiei. Cam cu şaizeci de secunde înainte de lansare japonezii au deschis un puternic foc de baraj antiaerian. O jumătate de minut mai tîrziu japonezii au început să-şi regleze tirul şi avioanele americane făcură pentru prima oară cunoştinţă cu tunurile antiaeriene. Totuşi şi-au menţinut bine formaţia şi la semnal au fost lansate douăzeci de bombe. Patru dintre PBY-uri s-au îndreptat către plafonul de nori pentru a scăpa de focul antiaerian din ce în ce mai precis. Peterson îşi schimbă brusc direcţia în picaj pentru a deruta focul inamic, observînd în acelaşi timp şi rezultatele atacului.

Majoritatea bombelor căzuseră în apă înapoia ţintei, una a explodat foarte aproape de pupă, iar alta părea să-i fi lovit din plin puntea la extrema pupa. Peterson şi echipajul său au văzut cum nava se răsuceşte cu 360 grade la babord ieşind din formaţie. În cele din urmă îşi stabili cursul la 020 grade pe care îl menţinu cu viteză redusă. Nu se vedeau clar urme de foc la babord, dar Peterson bănuia ceva avarii la sistemul de direcţie şi la elice.

În linii mari i s-a părut că atacul a fost bine executat, dar pagubele provocate inamicului erau imposibil de

* Raportul lui Peterson asupra acţiunii afirmă că erau două cuirasate, un crucişător şi două distrugătoare. De fapt, aceasta era probabil Flota a treia de acoperire a amiralului Takahashi, care consta din două crucişătoare grele, unul uşor şi două tipuri de distrugătoare transformate în nave-bază pentru hidroavioane. (N. A.)

determinat cu exactitate. Numai unul din PBY-uri fusese lovit de focul antiaerian, dar avaria nu era semnificativă. Cele cinci avioane au intrat din nou în formaţie la aproximativ 3.000 picioare* **înălţime şi raportară prin radio încheierea acţiunii către Brigada 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10). Două dintre ele au fost trimise în schimbul lui Keller şi al echipajului său pentru a încerca să menţină contactul cu inamicul.**

Comandantul Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) credea că avînd un pic de noroc la un al doilea atac ar putea încă să scoată din luptă nava japoneză care după cum gîndeau ei, fusese deja avariată. Între timp Peterson şi celelalte aparate de zbor se întorseseră la Los Banos.

La Sangley Point patru PBY-uri erau înarmate în grabă cu torpile pentru misiune. În timp ce se roteau pe apă verificîndu-şi motoarele şi pregătindu-se pentru decolare, avioane japoneze şi-au făcut apariţia indreptîndu-se către baza navală Cavite pentru a o scoate complet din uz. PBY-urile greu încărcate care se roteau prin apropierea zonei de ţintă erau un cadou neaşteptat pentru japonezi. În timp ce luptau să se ridice în aer, cu avioanele de vînătoare japoneze din escortă roind deasupra lor, atacul a început. Locotenentul Harmon T. Utter cu 101 P-5 şi ensign James H. McConnell cu 102-P-28 au reuşit cu greu să se ridice la o oarecare înălţime fiind supuşi unui tir prea puternic, au fost obligaţi să amerizeze la mică distanţă de bază. Mitraliorii lui Utter au reuşit să doboare pe unul din atacatorii inamici, înainte ca Utter să fie silit să execute o amerizare forţată în largul mării, la aproximativ 12 mile de ţărm*. **Atît acest avion cît şi cel al lui M**cConnell mergînd pe apă au reuşit în cele din urmă să ajungă la ţărm pentru reparaţii. Cele două PBY-uri rămase din formaţia de patru au avut o soartă oarecum mai bună. Ele de asemenea au decolat şi aveau posibilitatea să zgîlţîie puţin pe japonezii preocupaţi mai mult de distrugerea bazei Cavite dar nu au putut localiza

* 1 picior (foot) = 12 inch = 30,479 cm (N. tr.)

* 1 milă marină = 1.852 m (N. tr.)

nava răzleţită şi nici restul forţelor japoneze de suprafaţă. În aceeaşi seară întorcîndu-se la Sangley Point, au găsit baza navală Cavite din apropiere complet distrusă. Pagubele mari şi pierderea antenei principale de radio de la bază l-au determinat pe căpitanul Wagner să mute sediul Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) la bordul navei bază pentru hidroavioane *Childs* pentru a asigura comunicaţiile în continuare cu PBY-urile.

Poate mai important decît distrugerea bazei navale Cavite erau debarcările forţelor amfibii de invazie japoneze la Aparri şi Vigan în jumătatea de nord a Luzonului. Acest lucru însemna că masive trupe inamice se aflau acum pe uscat şi era de aşteptat ca acestea să se îndrepte curînd către sud în direcţia Manilei şi a bazelor Statelor Unite. Dar alte debarcări puteau fi încă împiedicate, încetinind astfel forţa neînduplecată a japonezilor şi obţinînd timp preţios pentru apărători.

Avînd în vedere acest scop, cele şapte PBY-uri aflate la Olongopo şi-au luat zborul în ziua de 12 decembrie pentru a repera o puternică forţă de invazie japoneză, despre care se credea că se îndrepta în josul coastei de vest a Luzonului. Au cercetat zona în amănunţime dar nu au dat peste nici o urmă a inamicului. Cînd combustibilul li s-a terminat s-au întors la bază, s-au îndreptat către balizele lor unde au oprit motoarele. După cîteva ore repaos urmau să încerce din nou. Chiar în această clipă au fost atacate de avioanele de vînătoare japoneze.

Se presupune deci că PBY-urile fuseseră urmărite la bază iar năpustirea asupra lor a avut loc în momentul cel mai vulnerabil. Dar japonezii siguri de ei nu arătaseră o predispoziţie de a evita lupta aeriană. Fapt este că zona aeriană pe o distanţă de mai multe mile în jurul Manilei aparţinea acum inamicului iar PBY-urile nu erau decît ţinte de ocazie. În orice caz avioanelor de vînătoare nu le-a trebuit mult să distrugă toate cele şapte neajutorate păsări de apă în ancorele lor.

Rămăseseră acum numai şaptesprezece din cele douăzeci şi opt de avioane iniţiale. Dintre acestea, nu mai

mult de unsprezece puteau zbura. Celelalte şase aveau diferite grade de avarie. Olongopo însuşi a suferit o ciomăgeală zdravănă, în ziua de 14 decembrie, avioanele japoneze transformînd în dărîmături clădiri, drumuri şi poduri. Baza navală Cavite fusese făcută practic inutilizabilă încă de pe 10 decembrie, iar acum nu mai era decît o problemă de timp, înainte ca generalul MacArtur să fie forţat să declare Manila oraş deschis. Frank Wagner observa mai tîrziu: „Noi intrasem în război cu un inamic care, cinstit vorbind, era mult mai inteligent decît ne-am aşteptat. Avea avioane care se comportau mai bine decît prevăzusem; le folosea în număr şi concentrare împotriva unor obiective bine alese şi într-un mod care depăşea estimările noastre privind abilitatea sa“. Japonezii erau buni, nu încăpea nici o îndoială. În mai puţin de o săptămînă situaţia forţelor amiralului Hart devenise imposibil de menţinut. Aflat în faţa unei decizii dificile acesta ordonă cu părere de rău mutarea avioanelor spre sud pentru a împiedica distrugerea lor.

În dimineaţa de 15 decembrie PBY-urile încă în stare de zbor s-au îndreptat spre lacul Lanao pe Mindanao unde urmau să aibă o scurtă escală în drumul spre sud. Destinaţia lor era Indiile de est olandeze*. **Şase avioane au rămas în zona Manilei şi se spera că trei sau patru din acestea vor fi readuse în condiţii de zbor pentru a le putea urma pe celelalte.**

Nava bază pentru hidroavioane *Childs* avînd la bord pe căpitanul Wagner şi statul major al Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) s-a îndreptat tot spre sud pentru a face apoi joncţiunea cu PBY-urile şi navele-bază *Heron* şi *William B. Preston* la Surabaja în Java cu cîteva zile înainte de Crăciun. Manevra a avut loc cu o mică opoziţie din partea inamicului, deşi *Childs* a fost atacată de un hidroavion japonez la Manado în insula Celebes, iar PBY-ul

* „Indiile de est Olandeze” = au fost ocupate de japonezi între 1942-1945. Ca urmare a luptei de eliberare a poporului indonezian la 17 august 1945 Indiile olandeze îşi proclamă independenţa sub numirea de Indonezia. (N. tr.).

numărul 24 din escadrila VP-102 s-a scufundat în lacul Lanao cînd s-a lovit de o stîncă. Numărul avioanelor Catalina în stare de funcţionare era acum redus la 10, iar pe 23 decembrie aceste aparate au format o escadrilă sub comanda locotenent-comandorului John Peterson. Locotenentul Keller prelua patru din aceste avioane şi a organizat operaţiile la baza olandeză din Ambon, la peste o mie de mile către est în marea Banda. Majoritatea celorlalţi l-au urmat cîteva zile mai tîrziu.

În Filipine patru din cele şase avioane lăsate în urmă au fost repuse în funcţiune. Dar în acest moment situaţia devenise foarte critică, încît avioanele au fost obligate să rămînă în timpul zilei bine camuflate şi ascunse cu grijă, putîndu-se aventura în afară numai după căderea întunericului. În ajunul Crăciunului locotenentul Harmon Utter şi echipajul său îşi părăsiră ascunzătoarea de pe ţărmul lacului Laguna de Bay şi zburară scurta distanţă pînă la Cavite. Acolo ei preluară un număr mare de pasageri inclusiv pe Comandantul forţelor aeriene ale armatei din Filipine, Generalul-Maior Lewis H. Brereton împreună cu statul său major, care urmau să fie evacuaţi în Indiile de est olandeze. Forţaţi de împrejurări nu au folosit nici-un fel de lumini iar marele hidroavion a pornit spre larg prin beznă inaintînd cu mare prudenţă, pînă la apele libere pentru decolare. Utter a deschis regulatoarele pînă la puterea maximă, avionul prea încărcat se urni cu greu şi se ridică începînd decolarea. În acel moment o şalupă cu motor care parcurgea ruta Manila – Cavite şi mergînd tot fără lumini a apărut în faţa Catalinei aflată în viteză. Utter era prea aproape pentru a se înălţa şi a-i face loc. El a întrerupt motoarele şi s-a lăsat pe partea dreaptă. Avionul se înclină spre tribord, evitînd şalupa, dar avariindu-şi grav unul din flotoarele de pe aripă.

Generalul Brereton şi ceilalţi evacuaţi au fost transbordaţi în alt avion iar cel al lui Utter a fost din nou temporar scos din funcţiune. Şi mai rău decît atît, a fost necesară transportarea avionului pe plajă în loc deschis, de unde era uşor vizibil din aer. Venirea zorilor ar fi adus

aproape sigur distrugerea aparatului de către nemiloasele avioane japoneze. Toată noaptea echipajul a lucrat la lumina lanternelor, încercînd pe cît posibil să le acopere razele cu mîinile. Cînd soarele şi-a ridicat capul la orizont oamenii şi-au aruncat uneltele la bord şi motoarele au fost pornite. Reparaţia a permis avionului să se întoarcă la Laguna de Bay, unde a fost tras la ţărm, alături de alt PBY şi repede camuflat astfel încît să se confunde cu frunzişul junglei.

Imediat după aceasta avioane de recunoaştere japoneze şi-au şi făcut apariţia în zonă, fotografiind şi căutînd semne ale prezenţei avioanelor americane ce s-ar fi putut ascunde acolo. Probabil acestea au reperat PBY-urile întrucît în jurul amiezii aceleiaşi zile (care întîmplător era chiar Crăciunul) bombardiere bimotoare şi-au făcut apariţia şi au început bombardarea şi mitralierea sălbatică a locului unde erau ascunse PBY-urile. Atacul a distrus complet şi aparatul lui Utter şi a scufundat avionul aflat alături de el. Un al treilea avion aflat în vecinătate a fost pierdut în timpul atacului inamic.

Acestea au fost zile negre pentru trupele americane, zile destinate supravieţuirii şi cîtorva încercări disperate de a răspunde atacurilor. Între timp maşina de război japoneză bine unsă înainta spre sud, stabilindu-şi baze prin care să-şi consolideze poziţiile obţinute necinstit şi de la care să pornească din nou la atac în misiunea ei de cucerire. Una din aceste baze a fost amplasată la Jolo, pe insula cu acelaşi nume la circa 150 de mile nord-est de Borneo, între Mările Sulu şi Celebes. În acest timp, la Ambon, la mai mult de 800 de mile spre sud PBY-urile lui Wagner împreună cu echipajele lor, cu rănile sîngerînd dar neînfrînţi încă, pregăteau un raid asupra insulei Jolo pentru a-i face pe japonezi să înţeleagă că nu se pot considera în siguranţă.

Cu puţin înaintea miezului nopţii, pe 26 decembrie, şase hidroavioane de tipul PBY-4 Catalina au decolat unul după altul, întîlnindu-se în aer şi formînd două secţii. Fiecare avea la bord cîte trei bombe de 500 livre* **şi destul**

* 1 livră (pound) = 453,59 g.

combustibil pentru aproximativ şaisprezece ore de zbor. Ideea era să-şi surprindă inamicul prea încrezător în forţele lui la ivirea zorilor la ancoră, să lovească puternic şi să se retragă. Avea să fie însă o experienţă îngrozitoare pentru toţi cei implicaţi în această acţiune. Pentru locotenentul Burden R. Hastings, pilotul de pe avionul 101-P-l şi conducătorul atacului avea să fie ultimul zbor. El şi echipajul său nu aveau să se mai întoarcă.

Cele şase avioane s-au îndreptat spre nord-vest, iar membrii echipajului s-au aranjat fiecare în nişele individuale pentru zborul de lungă durată. Făceau scurte drumuri pentru a-şi lua cafea şi se închegau cînd şi cînd frînturi de conversaţie dar aşteptarea nesfîrşită îi copleşea. Motoarele fuseseră reduse pentru a face economie de carburant, ceea ce ducea la o viteză scăzută a avioanelor. Cel al lui Hastings avea viteza cea mai redusă ceea ce determina o oarecare dezordine în zbor, deşi ceilalţi se străduiau să menţină formaţia.

În jurul orei 02,00, spre dimineaţă, secţia a doua sub comanda locotenentului John J. Hyland a pierdut contactul cu cele trei avioane ale secţiei întîi şi s-a îndreptat singură spre ţintă. Aceste avioane erau desemnate să fie ultimele. Zburînd cu o viteză ceva mai mare au ajuns la insula Jolo odată cu ivirea zorilor. Secţia întîi nu se zărea şi Hyland gîndindu-se că nu este încă destulă lumină pentru o bombardare eficace, îşi întoarse formaţia spre est pentru a aştepta răsăritul soarelui.

Avionul lui Hyland nefiind echipat şi cu un aparat de vizat, comanda a fost trecută locotenentului (j.g.) T.E.L. McCabe de pe avionul 101-P-23, unul din piloţii căruia urma să funcţioneze ca maestru bombardier. Tom McCabe porni cursa spre insulă pe la 06,25 dimineaţa, oră la care socotea că este suficientă lumină pentru a-şi duce la îndeplinire misiunea.

Inamicul fusese probabil alertat de prima apropiere de insulă, căci acum vasele ancorate în larg, dincolo de oraş, trei crucişătoare şi două vase de transport au pornit un puternic foc de baraj antiaerian. Bombardierul de pe

aparatul 23, considerînd că lucrurile nu merg prea bine a cerut o schimbare de direcţie pentru a cîştiga altitudine şi a obţine o poziţie mai favorabilă. În timp ce executau manevra, ei au fost angajaţi în luptă de opt avioane de vînătoare inamice, care se apropiau iute cu foc continuu. Cele trei Catalina îşi căutară refugiul în nori. Hidroavionul 101-P-11 era atît de avariat încît n-a mai putut rămîne în aer şi pilotul său, ensign Leroy C. Deede a coborît cu el aşezîndu-l pe apă în largul mării. Între timp Hastings ajunsese şi el la Jolo cu prima secţie şi a început imediat atacul. Cuibul de viespi fusese însă deja stîrnit. Aerul era împînzit cu avioanele de vînătoare inamice, iar focul antiaerian era extrem de puternic.

Ensign E.L. Christman pilot pe aeronava 101-P-9 şi-a dat seama că se află sub atacul avioanelor de vînătoare cînd a auzit ţăcănitul propriilor sale mitraliere de pe fuselaj. Unul dintre aparatele inamice care se apropiase prea mult de ele fusese lovit. El s-a întors pe spate şi s-a prăbuşit cu o ultimă răsucire. Celelalte avioane dădeau drumul rezervoarelor suplimentare de combustibil şi reveneau pentru un nou atac. Cam în acest moment PBY-urile au ieşit din formaţie şi fiecare avion s-a concentrat asupra propriului său atac cu bombe. Hidroavionul 101-P-l de sub comanda lui Hastings a fost ultima oară văzut îndreptîndu-se în picaj către vasele inamice. De el şi echipajul său nu s-a mai auzit nimic de atunci.

Christman a dat drumul bombelor sale asupra unuia din crucişătoare coborînd în picaj într-un unghi de 60 de grade, cu o viteză de două sute de noduri. El s-a redresat din picaj la o înălţime de 5.000 de picioare şi a luat-o spre vest. Unul dintre avioanele de vînătoare l-a urmărit atacîndu-l de repetate ori dinspre babord. Christman a ripostat întorcîndu-şi direcţia din care venea avionul şi prin această metodă a reuşit să schimbe linia de ochire a pilotului inamic de cîteva ori. Situaţia aceasta continuă aşa cam douăzeci de minute pînă ce tunul de 20 mm al avionului de luptă îşi nimeri ţinta şi găuri unul din rezervoarele de carburant ale PBY-ului. Benzina de aviaţie de înaltă cifră octonică a

început să curgă în avion prin cabina mecanicului pînă la pilonul de susţinere al aripii mari parasol. La următorul atac al avionului inamic alt proiectil de 20 mm a explodat în interiorul fuselajului lîngă locul telegrafistului, iar avionul a izbucnit în flăcări.

Deşi 101-P-9 se afla la o altitudine de 1.000 de picioare radiotelegrafistul şi mecanicul secund s-au gîndit să sară şi au părăsit avionul cam la 300 picioare. Amîndoi au ajuns teferi în apă. Primul mecanic fusese ucis de una din loviturile avionului de vînătoare inamic. Între timp însă Christman, luptîndu-se cu comenzile avionului arzînd a reuşit să amerizeze în largul mării. După aceasta el şi ceilalţi trei membri rămaşi ai echipajului abandonară avionul avariat care s-a scufundat cîteva minute mai tîrziu.

R.L. Pettit primul radiotelegrafist avea arsuri grave şi a trebuit să i se dea îngrijiri în apă. S-a luat decizia ca ensign William Gough copilotul avionului, un foarte bun înotător, să încerce să ajungă la mal pentru a cere ajutor de la băştinaşi. Christman şi al treilea pilot Chief D.D. Lurvey au rămas cu Pettit şi toţi trei s-au îndreptat încet spre o insulă aflată probabil la circa douăzeci de mile distanţă. Pettit nu a supravieţuit, dar Christman şi Lurvey au înotat toată noaptea iar după douăzeci şi nouă de ore au fost culeşi din apă de locuitorii insulei.

Ensign Gough a fost şi el găsit în aceeaşi zi într-o stare de epuizare de către barcagii din populaţia Moro, care l-au dus într-un sătuleţ unde a fost îngrijit de către o învăţătoare filipineză. Rugăminţilor lui de a se merge în căutarea celorlalţi nu li s-a dat nici o atenţie. Mai tîrziu el a fost dus pe o altă insulă unde s-a reîntîlnit cu radiotelegrafistul secund care sărise cu paraşuta din avionul în flăcări. Tot acolo a aflat că mecanicul secund, care sărise şi el a murit din cauza rănilor în timpul orelor lungi de înot.

Ensign Jack Dawley de pe 101-P-6, celălalt hidroavion din formaţia de trei a lui Hastings nu a avut nici el o soartă mai bună decît Christman. Îndată ce a început atacul PBY-ul său a fost lovit de focul antiaerian de pe vase, dar putînd totuşi să zboare, şi-a continuat drumul spre ţintă. Apoi

avioanele de vînătoare inamice i-au lovit şi ambii mitraliori ai lui Dawley au fost ucişi. Primul mecanic Evren C. McLawhorn trăgea cu ambele mitraliere mutîndu-se de la una la alta după cum se apropiau avioanele de vînătoare inamice. El a fost lovit de şapte ori în amîndouă braţele şi în picioare, o schijă şrapnel i-a pătruns în ochi şi totuşi a continuat să tragă. Focul era acuma atît de intens încît Dawley era sigur că n-o să-şi poată duce pînă la capăt misiunea sa de bombardament orizontal, aşa cum fusese planificat. Se lansă cu botul înainte şi se îndreptă în picaj asupra unuia din crucişătoare lansînd cele trei bombe de cîte 500 livre* **apreciind distanţa marinăreşte. Apoi se redres**ă încercînd să scape de avioanele de vînătoare. A fost o încercare foarte curajoasă, dar la scurt timp avioanele inamice i-au spart rezervoarele şi i-au tăiat cablurile de comandă a direcţiei. Motorul de la tribord fusese lovit de focurile tunurilor sau de vreo rafală antiaeriană şi se stingea şuierînd. Dawley încă mai dispunea de stabilizator şi de cîrma de profunzime şi se folosi de acestea, precum şi de puterea dezvoltată de motorul de la babord pentru a manevra avionul pînă jos, pe apă la cîteva sute de yarzi de plajă şi de un mic sat de băştinaşi. La contactul cu apa avionul a luat foc. Membrii echipajului care au supravieţuit au sărit în apă încercînd să se depărteze cît mai mult de avionul în flăcări. Unul din avioanele de vînătoare inamice a coborît să mitralieze avionul înainte ca acesta să se scufunde.

Dawley şi ceilalţi au înotat spre ţărm unde curînd s-au întîlnit cu pirogile băştinaşilor. Aceştia erau înarmaţi cu suliţe şi bolouri*, **ceea ce făcea cam îndoielnică primirea bună a americanilor. Un strigăt de salut „Hello, Joe“ din partea unui membru al echipajului primi totuşi un răspuns prietenos. Americanii au fost culeşi şi aduşi la ţărm unde li s-a dat primul ajutor după care au fost duşi în sat.**

Dawley şi ceilalţi supravieţuitori din avionul său, s-au

---

* 1 livră (pound) = 453,59 g.

* Bolo – cuţit lung cu lamă curbă specific filipinezilor (N. tr.)

regăsit curînd cu Christman şi echipajul său, cu ajutorul localnicilor. Împreună, datorită tot sprijinului băştinaşilor şi-au continuat drumul de-a lungul arhipelagului Sulu pînă la Tawau în nordul insulei Borneo şi apoi spre sud pînă la Tarakan. De acolo cu hidroavionul „Dutch Dornier”** **au ajuns la Balikpapen iar aici Dawley împreună cu rănitul dar ne**înfricatul McLawhorn au urcat la bordul unui avion comercial cu destinaţia Surabaja. La ora 12,30 în ziua de 10 ianuarie 1942 Dawley pătrundea în cartierul general al Forţelor Navale ale Statelor Unite pentru a-şi înainta raportul, Christman şi ceilalţi au ajuns două zile mai tîrziu cu vaporul.

Din cele şase PBY-uri care părăsiseră Ambonul pe 26 decembrie numai două se întorseseră la bază. Leroy Deede şi întregul echipaj de pe hidroavionul 101-P-11 au fost salvaţi de un avion Catalina din brigada 10 de avioane de recunoaştere (PATWING 10) în ziua de 28 decembrie. Din spusele băştinaşilor care fuseseră martori la atacul de pe insula Jolo rezulta că s-au produs unele pagube inamicului şi că un vas de transport, probabil, ar fi fost scufundat. Din nefericire acurateţea acestor rapoarte nu a putut fi confirmată.

Dawley, evaluînd misiunea Jolo, a afirmat deschis părerea sa şi a celorlalţi: „Avioanele PBY“, a spus el „sînt mult prea încete pentru a putea bombarda cu succes obiective ce au o bună apărare antiaeriană“. Christman a insistat şi mai mult asupra acestui lucru, afirmînd: „Sub nici-o formă hidroavioanele PBY nu vor putea fi folosite în

** Autorul se referă la avionul Dornier DO24 cunoscut şi sub numele de „Dutch Dornier“ deoarece acest avion a fost construit în Olanda de Aviolanda şi a fost folosit de Forţele militare aeriene olandeze pentru prima oară. Conceput ca hidroavion de recunoaştere şi transport avionul era dotat cu trei motoare americane de tip Wright Cyclone. În 1940 forţele invadatoare germane au transformat un număr din aceste avioane sub denumirea D024N pentru nevoile lor de salvare aer-apă. În 1941 producţia hidroavioanelor de recunoaştere şi transport a fost reluată sub denumirea D024T o parte a producţiei a fost preluată de fabricile Aviolanda, Deschelde, S.N.C.A.N. şi Weserflug. S-au produs 146 de aparate D024 dintre care cîteva au fost livrate Suediei; acest tip a mai fost construit sub licenţă de Spania (N.tr.).

contactul direct cu avioanele de vînătoare inamice, decît dacă vor fi protejate de o escortă de avioane de vînătoare“.

Judecata lor era bine întemeiată, dar recomandările date nu au slujit la nimic. Nu existau avioane de vînătoare disponibile pentru misiuni de escortă şi nici bombardiere mai iuţi care să ia locul PBY-urilor.

3

Aleea rece a curcanilor

În prima zi a lunii ianuarie 1942 Amiralul Hart a sosit la Surabaja cu un submarin pentru a regrupa unităţile Flotei Asiatice care deja îl precedaseră în sud. Alte eforturi multilaterale erau întreprinse pentru a concentra forţele disponibile pentru o acţiune coordonată împotriva duşmanului comun. La 15 ianuarie un comandament internaţional numit Comandamentul American, Britanic, Olandez şi Australian (ABDACOM) s-a format sub conducerea feldmareşalului Sir Archibald Wavell*. **Teoretic, ideea era bună, da**r aplicarea ei în practică a lăsat mult de dorit. Japonezii înaintaseră rapid în josul Peninsulei Malaya înspre Strîmtoarea Malacca pe la mijlocul

* Comandamentul American, Britanic, Olandez şi Australian cunoscut sub numele *ABDACOM* a fost creat în timpul *Conferinţei americano-britanice de la Washington* cunoscute sub numele de cod „Arcadia”, care a durat între 22 decembrie 1941-14 ianuarie 1942. În cursul acestei conferinţe la 28 decembrie 1941 s-a hotărît crearea unui comandament comun în Pacificul de Sud-Vest care s-a numit American, British, Dutch and Australian Command (ABDACOM). Numirea feldmareşalului Sir Archibald Wavell în calitate de comandant suprem s-a produs la 30 decembrie 1941, iar la 3 ianuarie 1942 s-a emis Directiva de funcţionare a ABDACOM care la 10 ianuarie 1942 a fost ratificată cu mici modificări de guvernele ţărilor în chestiune. (N. tr.)

lui decembrie, şi englezii erau de neclintit în insistenţa lor ca Singapore să fie apărat cu orice preţ. Olandezii simpatizau cu poziţiile britanice dar era de înţeles că erau mult mai preocupaţi de siguranţa Sumatrei şi Javei, în timp ce Australia privea cu nelinişte crescîndă posibilitatea ca inamicul să străpungă bariera Malayiei şi să ameninţe chiar Australia. Fiecare forţă naţională era preocupată de propria ei arie geografică. Americanii care nu aveau nici un interes ca proprietari în această parte a lumii, şi-au concentrat eforturile asupra flancurilor de răsărit ale Comandamentului ABDA, o zonă care se întindea în linii mari de la coasta de est a Insulei Borneo pînă în vestul Noii Guinee, iar către nord pînă la Marea Celebes. Piloţii şi echipajele Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) cu obositele şi rănitele în luptă avioane Catalina, numeau cu umorul amar, care însoţeşte întotdeauna războiul, această zonă „Aleea rece a curcanilor”.

Greu încercata brigadă a primit unele întăriturî în ianuarie, cînd a fost susţinută de sosirea a douăsprezece PBY-uri din Escadrila 22 de recunoaştere. Acestea au fost imediat aruncate în luptă şi aveau de lucru nu glumă. Japonezii şi-au continuat înaintarea metodică către sud ocupînd baze de operaţii pentru propriile lor vase şi aeroporturi, de pe care ei puteau să asigure o acoperire aeroterestră pentru fiecare pas în înaintarea lor. Acest lucru continua să fie o împrejurare defavorabilă pentru avioanele Catalina.

La 11 ianuarie s-a înregistrat un succes pentru japonezi. În ziua aceea ei s-au îndreptat către sud din nou, făcînd debarcări reuşite în insula Tarakan, poziţie strategică la extremitatea nordică a strîmtorii Makassar, şi în Peninsula Manado din Celebes, dîndu-le o poziţie dominantă asupra Mării Moluce. Şapte avioane B-17* **din forţele aeriene ale**

* Este vorba de avionul de bombardament cu rază lungă de acţiune, „Boeing B-17 Flying Fortress“. Acest tip de avion sub diferitele lui variante a fost în serviciu de la începutul pînă la sfîrşitul participării S.U.A. la cel de al II-lea război mondial (1941-1945). Fabricat de Compania Boeing Aircraft prototipul a zburat la 28 iulie 1935, fiind dotat cu patru motoare de 750 C.P. de tipul P & W. Hornets. Au fost

armatei de pe aeroportul Malang din Java au venit după forţele de invazie de la Tarakan. Patru dintre ele nu au atins obiectivul datorită vremii proaste, şi cele trei care au găsit ţinta şi-au lansat bombele de la o înălţime de 30.000 de picioare printr-un plafon gros de nori şi, aşa cum era de aşteptat nu au înregistrat nici o lovitură.

Patru avioane PBY din Brigada 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) au avut ceva mai mult succes.

---

comandate pentru evaluare 13 avioane Y 1 B-17 şi unul Y 1 B-17 A cu patru motoare de 930 C.P. de tipul Wright Cyclone şi după perioada de testare au devenit B-17 şi B 17 A. Primul lot de producţie au fost 39 avioane B-17 B, avînd un bot modificat şi o cîrmă mărită şi diferite modificări interne, au fost livrate toate pe la sfîrşitul lui martie 1940. Între timp o nouă comandă a fost făcută pentru 38 avioane B-17 C dotate cu patru motoare de 1.200 C.P. de tipul Wright Cyclone cu modificări minore şi armament. 20 din aceste avioane au fost livrate R.A.F. (Royal Air Forces) ca Fortress I în 1941, dar după mai multe pierderi, cele ce au rămas au fost cedate Comandamentului de Coastă sau trimise în Orientul Mijlociu. Cînd a izbucnit războiul în Pacific 42 de avioane B-17 D, care fuseseră comandate încă în 1940 se aflau în serviciu. Acest model era similar cu modelul C şi avioanele de acest tip au fost transformate după modelul D. Un nou proiect de coadă a fost introdus cu modelul B-17 E şi va constitui elementul distinctiv al Forţelor de mai tîrziu. Avionul B-17 E avea un armament defensiv îmbunătăţit care a inclus pentru prima oară o turelă în coadă. R.A.F. a primit 45 de avioane B-17 E sub numele de Fortress II A; un avion de model E a fost transformat într-un avion cu 38 locuri XC-108 pentru generalul Mac Arthur iar alt XC-108 A ca avion de transport de mărfuri. În aprilie 1942 a intrat în producţie cu noi îmbunătăţiri modelul B-17 F. Ultimul model al Fortăreţelor a fost B-17 G din care s-au produs 8.680 de către firmele Boeing, Douglas şi Vega. Modelul standard se caracteriza printr-o turelă plasată „în bărbie“ înarmată cu o mitralieră jumelată de calibrul 50. Această turelă a fost adăugată şi unor modele B-17 F. Din modelul B-17 G au fost livrate 85 de aparate RAF-ului sub numele de Fortress III. Modelul B-17 G era dotat cu patru motoare de 1.200 C.P. de tipul Wright G.R.-1820-97 Cyclone – radiale; anvergură 103 picioare 9,5 inch; lungime 74 picioare 4 inch; înălţime 19 picioare 1 inch; greutate gol 32.720 livre; încărcat 55.000 livre, echipaj 10 oameni, viteza maximă 300 mile pe oră la 30.000 picioare; plafon de serviciu 35.000 picioare, raza maximă de acţiune 1.850 mile; armament 13 mitraliere calibrul 50 şi 17.600 livre bombe, variind în funcţie de raza de acţiune. Avionul B-17 în diversele sale modele a fost transformat în avioane de recunoaştere, cunoscute sub indicativul F-9,

Şi-au luat zborul la orele 3,00 de la baza din Ambon şi au zburat către nord pentru a se opune debarcării de la Manado. Un alt avion din forţele ABDA cu rază lungă de acţiune a întreprins atacuri asupra forţelor invadatoare. Dar în general a fost un răspuns demn de milă la o importantă operaţie inamică sprijinită de două portavioane şi trei crucişătoare grele. PBY-urile au fost atacate de hidroavioane de vînătoare Type 97*, exact la sud de Manado. Ensign Jack L. Grayson de pe hidroavionul 101-P-7 le-a văzut venind şi s-a ascuns în nori. Exact în acel moment nepotrivit motorul de la babordul vechiului şi obositului său avion a încetat pur şi simplu să funcţioneze, lăsîndu-l la voia întîmplării să spînzure în aer cu un singur motor bun, cu o importantă încărcătură de bombe şi cîteva avioane de vînătoare japoneze în urmărirea lui. Pe cînd ieşea din nori, el a aruncat încărcătura de bombe pentru a uşura nava aeriană şi a observat că în acel moment mai erau numai două avioane de vînătoare cu care să se lupte. Asta făcea ca şansele sale de supravieţuire să fie destul de mici. După cîteva atacuri asupra schiloditului PBY, hidroavioanele au scos complet din funcţiune motorul acestuia. Grayson a îndreptat Marea Pisică* **spre apă pentru a încerca o amerizare forţată. Astfel a reuşit să aşeze nava uşor pe apă la aproximativ 60 de mile sud-est de Manado. Apoi el şi echipajul au abandonat**

F-9 A, F-9 B. Din modelul B-17 G 10 avioane au fost transformate în F-9 G. Marina S.U.A. şi Garda de Coastă au folosit 24 de avioane PB-1 W şi 16 avioane PB-1 G pentru patrulare aeriană şi 130 de avioane cu o barcă de salvare sub fuselaj au devenit B-17 H sau TB-17H avioane de salvare aer-mare. Producţia totală a depăşit 12.700 de avioane. (N. tr.)

* Autorul se referă la un hidroavion model 1937, deoarece cifra 97 marca anul de producţie după calendarul japonez care începe cu numărătoarea anilor de la urcarea pe tron a primului împărat japonez 660 î.e.n. deci 2597. Probabil el se referă la hidroavionul Mitsubishi F1M2 (Pete) avion de recunoaştere folosit uneori şi ca avion de vînătoare. El avea trei mitraliere de cal. 7,7 mm şi ducea două bombe de 132 livre şi dezvolta o viteză de 229 de mile, net superioară avioanelor Catalina.

* Big Cat – prescurtare dată hidroavionului PBY-5 Catalina – care în traducere înseamnă marea pisică. (N. tr.)

repede hidroavionul şi au înotat cît mai departe, timp în care cele două avioane de vînătoare îl mitraliau în încercarea de a-l scufunda. Deşi au lovit-o de multe ori, bătrîna şi încăpăţînata „Pisică“ refuza să se scufunde şi avioanele de vînătoare în cele din urmă au abandonat-o şi au părăsit zona. Văzînd aceasta, echipajul a înotat înapoi către navă şi a încercat să emită mesaje radio pentru a cere ajutor. Totul a fost fără folos. Avionul începuse să se scufunde şi era vremea să-l părăsească definitiv. Aruncînd vizorul şi toate materialele secrete, ei au umflat o mare plută din cauciuc, de salvare şi au îngrămădit pe ea raţiile C şi tot ce au găsit de mîncare şi zece galoane de apă. Plecarea lor a fost la timp, pentru că atunci cînd au ajuns la aproximativ 500 de iarzi** **depărtare,** bătrîna Pisică rănită mortal a dispărut din vedere, înghiţită de valuri.

Erau singuri pe o mare ostilă, în care duşmanul mişuna la tot pasul nestînjenit de nimeni. Ei se temeau că vor fi interceptaţi de aviaţia inamică înainte de a ajunge la ţărm; pentru a evita detectarea ei au camuflat pluta de cauciuc cu pantaloni de culoare albastră.

În timpul primei zile şi în cursul primei nopţi ei au vîslit fără să ajungă la ţărm. Curînd a devenit clar că-şi iroseau forţele cu puţine şanse de succes. O pînză a fost înălţată în speranţa de a se trage foloase de pe urma vîntului care bătea, dar s-a văzut că mai mult se învîrteau pe loc sub soarele arzător. În primele ore ale dimineţii zilei de 16, au dat peste un nou necaz: s-a stîrnit o furtună violentă, cu valuri înalte de 20 de picioare înălţime, care ameninţau să răstoarne pluta. Cîteva ore mai tîrziu, cînd furtuna s-a mai liniştit au constatat că vînturile care erau gata să-i înece cu cîteva ore în urmă, îi mînaseră de asemenea pînă aproape de un ţărm, vizibil cu ochiul liber. În ciuda faptului că erau foarte slăbiţi, au început din nou să vîslească cu hărnicie, folosindu-şi ultimele forţe pentru aceasta. Se temeau că dacă nu se vor folosi de această ocazie, ei vor fi mînaţi de curent departe de insulă, înapoi în largul mării. Toată ziua şi noaptea aceea au muncit cot la cot, uneori cuprinşi de

** 1 iard = 3 picioare = 0,9144 m.

îndoială că ei înaintau cît de cît în boanta şi greoaia plută. Dar aproximativ pe la orele 14,00 în ziua următoare, ei au ajuns la ţărmul insulei Mangole. Acolo şi-au dat seama că extenuarea şi expunerea la soarele tropical i-au făcut pe majoritatea prea slabi de a mai sta în picioare mai mult de cîteva minute.

Grayson a hotărît ca ei să se odihnească sub copaci, restul zilei şi nopţii următoare, pentru a-şi recîştiga forţele. În dimineaţa următoare au pornit către un sat aflat pe partea cealaltă a insulei, unde sperau să găsească băştinaşi prietenoşi care să-i ducă pînă la apropiata insulă Sanana. Pentru că insula Mangole era muntoasă şi pentru că trei din membrii echipajului îşi pierduseră încălţămintea în încleştarea cu apele, şi-au confecţionat încălţăminte tăind din vestele de salvare şi legîndu-le de picioarele lor. Distanţa care urma să fie străbătută era de aproape zece mile dar era o zonă accidentată şi ei se mişcau cu greutate şi cu mare efort. Douăsprezece ore mai tîrziu au ajuns la satul de pe coasta de sud. Acolo au fost bine primiţi de către populaţia locală care le-a dat hrană şi le-a oferit un adăpost pentru a dormi peste noapte. În ziua următoare o barcă a băştinaşilor i-a dus la Sanana unde un funcţionar olandez a intrat în legătură radio cu statul major al Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere, (PATWING 10) pe care l-a informat că Grayson şi echipajul său era în viaţă şi teafăr. Pe data de 20 ianuarie unul din avioanele nou sosite din escadrila de recunoaştere VP-22, a aterizat la Sanana şi a recuperat întreg echipajul.

În dimineaţa în care Grayson şi tovarăşii săi rătăceau pe pluta lor de cauciuc încercînd să ajungă pe insula Mangole, ensign J.F. Davis căuta să detecteze semne ale activităţii inamice în Golful Tomini – la nord şi vest de locul în care naufragiaţii se luptau pentru supravieţuire. El tocmai descoperise ceea ce căuta cînd a fost pe neaşteptate atacat de un singur avion Zero japonez, care a venit spre el dinspre babord 90°. Davis s-a întors rapid către avionul de vînătoare, rupînd linia de ochire a pilotului şi obligîndu-l să vireze brusc la dreapta pentru a evita o coliziune. La o a

doua încercare Zero a atacat în picaj şi a trecut foarte aproape de Catalina în partea tribordului, în timpul acesta mitraliorul PBY-ului trăgea rafale la capacitatea maximă a mitralierei. Avionul de vînătoare s-a întors spre dreapta, pe cînd trecea pe sub marele avion şi a ţîşnit în faţă făcînd un luping peste aripa acestuia. A fost o greşeală fatală din partea prea încrezătorului inamic. Davis, profitînd de această ocazie, a alunecat spre dreapta aducîndu-l pe mitraliorul din babord într-o poziţie favorabilă de tragere. O singură rafală bine ţintită a fost deajuns. Zero a fost cuprins de flăcări şi a căzut în mare. Nimeni din echipajul PBY-ului nu a fost rănit, deşi avionul a fost lovit de cîteva ori, pagubele reale au fost minime.

Triumful lui Davis s-a datorat tehnicii de pilotare superioare pe care o poseda, tirului excelent al mitraliorului din coadă şi puţin şi norocului. Poate că îndemînarea şi agresivitatea pot ajuta sorţii, cel puţin cînd este vorba de lupta unu-la-unu. Din nefericire acest fel de succes era mai degrabă o excepţie decît o regulă. Maşina de război japoneză îşi urma victorioasă marşul ei către sud. La 23 ianuarie, forţele de invazie, sprijinite de puternica forţă de portavioane de atac a amiralului Nagumo au întreprins o mişcare de flanc şi au lovit Rabaul, pe insula New Britain. Acolo ei au copleşit cu uşurinţă pe apărătorii australieni, pe care-i întreceau ca număr, şi au stabilit o fortăreaţă puternică pe care o vor menţine pînă la sfîrşitul războiului. Acum inamicul se afla la distanţe mici de atac – în Noua Guinee şi insulele Solomon. Temerea americanilor era justificată că japonezii se vor răspîndi curînd prin insule, interzicînd forţelor aliate un cap de pod pe o insulă din care să recucerească zona în viitor, şi tăind legăturile Australiei de Statele Unite. Planificatorii armatei japoneze ştiau ce făceau.

Între timp, baza olandeză de la Ambon începuse să sufere puternice atacuri aeriene. Locotenentul D.G. „Ducky“ Donaho a sosit acolo la 15 ianuarie cu 2 aparate PBY din escadrila de recunoaştere VP-22 ca întărituri.

„Am sosit la Ambon pe la mijlocul după amiezii şi

pregătindu-ne să amerizăm am fost atacaţi de cîteva Zero-uri japoneze. Aripa de la tribord a lui 22-P-7 – (avionul lui Donaho) a luat foc foarte curînd şi avionul a fost nevoit să amerizeze cît mai repede posibil eşuînd pe ţărm. Niciunul dintre noi nu a fost rănit şi numai aripa de la tribord era avariată. Hidroavionul 22-P-8 a fost mai puţin norocos. A eşuat la ţărm vizavi de portul în care ne aflam noi şi a fost mistuit de flăcări. Din echipajul lui 22-P-8 un singur om a fost rănit de focul de mitralieră. Toate hidroavioanele şi echipajele au fost evacuate în ziua următoare la Surabaja“.

Avioanele erau valoroase pentru forţele aliate aşa încît Donaho şi o echipă de reparaţii s-a întors peste cîteva zile încercînd să pună pe picioare PBY-ul eşuat la ţărm. Au lucrat toată noaptea pentru a face o reparaţie provizorie acoperind aripa avariată cu o pînză specială.

Devreme, în zorii zilei următoare, 22-P-7 şi echipa de intervenţie au decolat pentru a se reîntoarce la Surabaja. Puţin după ce şi-a luat zborul, pînza de pe aripa avariată s-a umflat de aer. Am aterizat şi ne-am dus înapoi la geamandură, am transferat personalul şi echipamentul la avionul de intervenţie şi ne-am întors la Surabaja.

Situaţia la Ambon deveni curînd de necontrolat. La 24 ale lunii ianuarie forţele japoneze au ocupat Kendari, la o distanţă de numai 350 de mile, şi în acea zi avioanele cu baza pe portavion au început o serie de raiduri de bombardament pentru a slăbi rezistenţa bazei olandeze, în vederea pregătirii invaziei.

Căderea Ambon-ului era acum inevitabilă şi cum japonezii se apropiau pentru a-l distruge, avioanele PBY au respectat îndrumările comandamentului ABDA asupra evenimentelor. Şase hidroavioane Catalina, sub comanda lui Ducky Donaho au început să opereze de la nava bază *Heron*, ancorată în insulele Kai la 1 februarie, urmărind apropierea inamicului. Unul dintre avioane, 22-P-6, pilotat de locotenentul Richard S. Bull, a făcut o recunoaştere în zona Ambon şi a transmis prin radio că se afla sub un puternic atac din partea avioanelor de luptă japoneze. Cîteva minute mai tîrziu, deşi puternic angajat în luptă, Bull

a emis un al doilea mesaj în clar în care a dat detalii. O puternică forţă inamică, inclusiv portavioane, se afla la Ambon. Apoi radioul a tăcut. „Nu mai era nici un dubiu în mintea noastră în legătură cu ce s-a petrecut cu Bull, cu avionul şi echipajul său, dar n-am avut nici o probă pînă cînd ensign Hargraves (copilotul lui Bull) nu s-a reîntors în mod miraculos în Australia, cîtva timp mai tîrziu. Avionul fusese doborît lîngă Ambon şi după cîte ştiu eu, el a fost singurul supravieţuitor“.

La 4 februarie, toată rezistenţa organizată de forţele olandeze şi australiene la Amabon a încetat. La aproximativ opt sute de mile la vest, situaţia era cam aceeaşi. PBY-urile detectaseră o forţă de invazie la sud, prin strîmtoarea Makassar, către portul petrolier olandez Balikpapen. Avioanele olandeze atacaseră cu îndrăzneală şi curaj, dar fără nici un efect. În noaptea de 24 ianuarie, patru distrugătoare vechi americane au angajat o luptă cu inamicul şi au scufundat patru trasportoare şi un vas de patrulare. Dar debarcarea inamicului a continuat fără întrerupere.

PBY-urile care îşi mutaseră baza de operaţii la Surabaja şi-au dat seama că aceasta nu era un refugiu sigur. În ziua căderii Ambonului, bombardierele şi avioanele de vînătoare japoneze au incendiat cîteva hidroavioane olandeze şi au avariat un hidroavion Catalina al Flotei militare americane, aflat pe apă. În aceeaşi după amiază, locotenentul j.g. Leroy Deede a fost atacat în aer de către un Zero şi doborît. Un alt PBY a fost atacat de cinci avioane Zero deasupra strîmtorii Makassar dar acesta a reuşit să scape ascunzîndu-se în nori.

În ziua următoare a fost mult mai rău. Japonezii au bombardat Surabaja timp de o oră, începînd cu ora 10. Un hidroavion Catalina a fost mitraliat puternic şi a ars la baliza sa de acostare. Un altul a fost prins în interiorul unui hangar în flăcări şi două bombe de 500 de livre au detonat din cauza temperaturii ridicate, distrugînd avionul şi totul pe rază destul de mare. Locuinţele ofiţerilor au fost complet distruse. După amiază 101-P-45, unul din avioanele PBY

care fuseseră de curînd returnate americanilor de către olandezi, a fost doborît şi s-a presupus că a fost pierdut. La 11 februarie, rămăseseră numai 12 hidroavioane dintr-un total de 45 ale Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10)*. **Şase din acestea erau la Surabaja şi şase erau la Darwin, pe coasta de nord a Australiei. Dintre cele 12 avioane care mai rămă**seseră, numai cinci mai erau apte de zbor şi chiar şi acestea aveau motoare serios uzate. Se părea că jocul se terminase pentru Brigada 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) şi pentru hidroavionul Catalina, în această parte a Pacificului. Dar n-a fost să fie aşa: într-un fel sau altul ei au mers mai departe. Nu exista pur şi simplu altă alternativă. De fapt, situaţia putea să fie şi mai rea, şi aşa a şi fost.

Bastionul britanic asediat la Singapore a capitulat la 16 februarie. Această victorie majoră avea o semnificaţie simbolică şi strategică, dar japonezii nu s-au oprit pentru a se culca pe lauri. Palembang, centrul petrolier şi comercial al Sumatrei, şi Bandjiarmasin, în colţul sud-estic al Borneo-ului, fuseseră cu succes invadate în aceeaşi zi*.

Oraşul port la mare Makassar, în extremitatea sud-vestică a Insulei Celebes, fusese deja ocupat, şi inamicul îşi aţintise acum privirile pe Java. Avioanele sale bombardau baza navală-cheie olandeză, de la Surabaja încă de la 3 februarie şi era acum timpul să se strîngă şurubul. Pe data de 18 februarie o forţă de invazie a debarcat pe coasta de sud-est a insulei Bali şi foarte repede a pus stăpînire pe aeroportul din apropiere. Acum forţele aeriene cu bază terestră puteau să efectueze atacuri asupra bazei Surabaja de la o distanţă de aproximativ 150 de mile. Devenise clar că oraşul-port Darwin, Australia, odinioară considerat ca

---

* Totalul de avioane al Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere PATWING 10 se referă la cele 28 de hidroavioane PBY avute iniţial de escadrilele de recunoaştere VP-101 şi 102, întărite cu alte 12 hidroavioane PBY din escadrila de recunoaştere VP-22 şi cinci PBY returnate americanilor de către olandezi. (N. A.)

* La 14 februarie un atac cu trupe paraşutate asupra Palembang-ului fusese respins, dar la 16 februarie, inamicul a invadat cu forţe sporite. (N. A.)

poziţie de rezervă a forţelor navale aliate, nu va fi potrivit pentru acest scop din cauza vulnerabilităţii lui în faţa atacului inamic. Succesele spectaculoase şi repetate ale japonezilor le creaseră faima de invincibili, şi pentru moment chiar aşa şi erau.

În zorii zilei de 19 februarie, o puternică forţă inamică incluzînd cuirasate şi portavioane a sosit la sudul Mării Timor şi şi-a lansat avioanele asupra Darwinului. Această „armada“ de port-avioane şi-a unit forţele cu avioanele bazei terestre de la Kendari. Împreună, ele au risipit orice dubiu, din rîndurile aliaţilor care se retrăgeau, cu privire la posibilitatea de a mai folosi portul australian ca bază sigură pentru operaţii militare.

Nu existau instalaţii radar la Darwin şi primele avioane inamice nu au fost detectate pînă cînd nu au fost văzute atacînd. Se aflau numeroase vase în port şi pentru japonezi ţintirea lor ar fi fost ca şi cum ar fi împuşcat peşti într-un butoi. O navă plină cu muniţii fusese aruncată în aer lîngă dig, avariind în acelaşi timp o navă transportoare de trupe aflată în vecinătatea ei. Distrugătorul american *Peary* a fost lovit de bombe de cinci ori, dar s-a scufundat numai după o luptă curajoasă. Petroliere, transportoare, cargouri şi mici vase de luptă au fost scufundate, avariate sau au eşuat în portul Darwin în acea zi. Atunci cînd a încetat atacul, o duzină de vase erau trimise la fund; diguri şi magazii erau distruse, aeroportul era demolat şi oraşul era în flăcări. Vechea şi venerabila navă bază de hidroavioane *Preston* reuşise să scape după primul val al atacului întreprins de avioanele inamice, şi deşi lovit, ca prin minune, se menţinea în stare de plutire. Trei avioane PBY care se aflau ancorate au fost distruse. Un altul era plecat într-o misiune de patrulare.

În dimineaţa aceea, pe la ora 8,00 locotenentul Thomas H. Moorer şi echipajul său au decolat într-o misiune de patrulare către Ambon în hidroavionul 22-P-18. În timp ce s-au îndreptat spre nord pe lîngă Insula Melville, ei au observat un vas comercial pe care au vrut să-l controleze. Pe cînd se apropiau de navă, nouă avioane de vînătoare

japoneze au coborît în picaj dinspre soare şi au atacat avionul Catalina care zbura la mică altitudine. Ele făceau parte dintr-o formaţie mult mai numeroasă, aproximativ 70 de avioane sau chiar mai multe, care se îndrepta către Darwin.

La prima trecere, avioanele de vînătoare japoneze au găurit rezervoarele de benzină, au avariat motorul din babord şi au dat foc avionului. Neputînd întoarce avionul în direcţia vîntului, Moorer nu a avut altceva de făcut decît să execute o amerizare forţată cu vînt din spate sub „atacul neîntrerupt al inamicului. După cum îşi amintea el mai tîrziu, mici sfere de foc se învîrteau prin cabina mecanicului şi radiofonistului şi zgomotul provocat de gloanţele care loveau avionul era înspăimîntător“. Copilotul, ensign Walter H. Mosley, fusese rănit la cap în timpul primului atac şi sîngera din belşug. Totuşi, Mosley manevra reductorul motorului cel bun în timp ce Moorer se lupta cu etrierul. Problema amerizării avionului întreg era complicată de faptul că mecanismul de extindere a flotoarelor (float-extension mechanism) fusese distrus şi nu erau flotoare la vîrfurile aripilor pentru a stabiliza avionul pe apă în timpul amerizării. Din cauza stării de dezechilibru a avionului Catalina, datorită scoaterii din funcţie a unui motor, Moorer trebuia să se străduiască să menţină aparatul în echilibru, să împiedice vîrful vreuneia din aripi să intre în valuri şi coborînd avariata Pisică cu carena deasupra apei ca o roată cu stifturi în flăcări.

Datorită vitezei anormal de ridicate datorită vîntului din spate, PBY-ul a lovit apa cu o plesnitură răsunătoare şi a sărit de trei ori înainte de a se opri. În timpul acesta mitraliera din babord fusese abandonată, din cauza focului care izbucnise în acea parte; dar aviation ordnanceman second class* **T.**R. LeBaron s-a lipit de mitraliera de la tribord şi a continuat să tragă în avionul inamic, în ciuda căldurii arzătoare care-l învăluia. Alţi membri ai echipajului au scos la iveală o plută mare de salvare din cauciuc şi au

* Aviation Ordnanceman Second Class. = Subofiţer de aviaţie clasa a II-a (N. tr.)

constatat cu consternare că era ciuruită de gloanţe. O a doua plută a fost umflată şi ea s-a dovedit trainică. Aceasta s-a întîmplat tocmai la timp pentru că secţiunea din pupa (spate) a avionului începuse să se topească din cauza temperaturii foarte înalte a focului întreţinut de benzină. Avioanele de vînătoare inamice au părăsit avionul Catalina în flăcări în voia soartei şi s-au îndreptat spre sud, în căutarea unui vînat mai mare.

Tom Moorer şi echipajul său au plutit în derivă numai puţin timp înainte de a fi culeşi de vasul comercial filipinez *Florence D*, pe care-l văzuseră mai devreme şi intenţionaseră să-l cerceteze. Nava era închiriată de Flota militară a S.U.A. pentru a transporta alimente şi muniţii pentru apărătorii din Corregidor, care văzuse lupta aeriană şi venise să-i salveze. Ajunşi la bord, răniţii au fost trataţi şi toţi au primit o masă şi schimburi de haine. Între timp *Florence* D. întorsese şi se îndrepta către Darwin.

Pe la orele 15,00 vechiul vas de transport a fost reperat şi atacat de bombardiere în picaj aparţinînd forţei de atac japoneze. După două lovituri în plin, care au sortit vasul pieirii, Moorer a ordonat echipajului său să sară în apă. Bombardierele au continuat să bombardeze vasul *Florence D.* care curînd s-a scufundat cu prova înainte. Din fericire, două din bărcile de salvare ale vasului au supravieţuit atacului şi au început să-i culeagă pe supravieţuitori. Toţi cu excepţia unuia din membrii echipajului PBY s-au salvat.

Deoarece căpitanul vasului fusese rănit grav, Tom Moorer a luat comanda. Stînd într-una din bărci şi plasîndu-l pe Mosley într-alta, ei au ridicat pînzele şi s-au îndreptat către insula Bathrust ajungînd acolo imediat după lăsarea întunericului şi debarcînd cu succes traversînd brizanţii. Acolo, în ziua de 21 februarie ei au atras atenţia unui avion aparţinînd RAAF* **şi au fost salvaţi în dimineaţa următoare de către un v**înător de submarine australian. În dimineaţa zilei de 23 ei au sosit la Darwin unde au găsit oraşul dărîmat şi practic pustiu. *Preston* deşi avariat, în

* R.A.A.F. = Royal Australian Air Force = Forţele Aeriene Regale Australiene. (N. tr.)

timpul atacului asupra oraşului Darwin, era încă operaţional, şi el s-a întors pentru a-i lua pe Moorer şi echipajul său în ziua de 25 februarie.

Dacă lucrurile mergeau prost la Darwin, ele stăteau încă şi mai prost în alte părţi. Japonezii presau continuu şi pentru apărătorii forţelor aliate era ca şi cum ar fi fost despărţiţi de restul lumii. Şi, într-adevăr, pentru unii aşa şi era. Pe insula Java, unde olandezii stăpîniseră încă de la începutul secolului 16 şi unde generaţii întregi de olandezi se născuseră şi crescuseră, aici lucrul cel mai de neconceput era pe cale să se petreacă. Pur şi simplu nu era nici o cale ca forţele olandeze, chiar ajutate de aliaţii americani, englezi şi australieni să se poată împotrivi măcelului japonez. Java de asemenea avea să cadă.

Baza navală de la Surabaja fusese transformată în dărîmături de bombardamente. Avioanele inamice soseau acum zilnic pentru a bombarda şi a mitralia în încercarea de a neutraliza orice forţe care ar mai putea opune rezistenţă inevitabilei invazii a Javei. PBY-urile Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) cu baza la Surabaja erau obligate să decoleze dimineaţa şi să se reîntoarcă după căderea întunericului, pentru a evita să fie surprinse la suprafaţă. Trei dintre ele fuseseră deja expediate la Broome în Australia, pentru a pregăti evacuarea, despre care fiecare ştia că bate la uşă. Totuşi, operaţiile au continuat din Surabaja şi Jurnalul de război al Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) povesteşte o istorie sinistră. El informează că la 24 februarie, hidroavionul PBY no. 42, a localizat o forţă japoneză de suprafaţă ancorată în zona controlată de inamic la Makassar. Aceasta era fără îndoială o parte din forţa de invazie care urma să fie trimisă spre sud împotriva Javei. Avionului no. 42 i s-a dat ordinul să atace transportoarele ceea ce el a şi făcut pricinuind inamicului pagube considerabile. Puţin mai tîrziu el a raportat: „Sînt atacat de către avioane din nord. Multe avioane în formaţie“. Jurnalul de război notează în cele din urmă într-o manieră oarecum resemnată, reflectînd asupra condiţiilor

grele în care piloţii şi echipajele Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) îşi desfăşurau activitatea, că: „Avionul no. 42 nu s-a întors la bază şi se presupune că este pierdut“. Următoarele extrase referitoare la ultimele zile la Surabaja vorbesc despre continua luptă dată de piloţii care cunoşteau cum ea trebuie să ia sfîrşit:

25 februarie – Avionul no. 5 a raportat: „sînt atacat de avioane de vînătoare 0235“. A scăpat din acest atac. Comandamentul Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (COMPATWING 10) a raportat că avionul no. 44 nu s-a întors astăzi din misiunea de patrulare.

26 februarie – Nu s-au efectuat patrulări astăzi pentru că nu sînt avioane disponibile. Din cele trei de la Surabaja, primul nu va fi gata de zbor mîine dimineaţă. Al doilea poate zbura dar nu are radio. Comandantul suprem al flotei asiatice are radio de la acest avion. Acest avion va transporta personalul de la Surabaja la Broome, apoi va rămîne în sud. Cel de-al treilea avion poate zbura dar are numai radioreceptor şi flotoarele nu pot fi ridicate sau coborîte. Din cele trei avioane de la Broome, două aveau nevoie urgentă de motoare, dar pot zbura. Cel de-al treilea este în bună stare, şi va pleca la Surabaja mîine.

27 februarie – La ora 9,40, 26 de bombardiere inamice, în trei valuri consecutive, au efectuat atacuri asupra şantierului naval. Avionul no. 5 a plecat în patrulare de noapte, locotenentul (j.g.) Hoggman; avionul no. 3, locotenentul Hyland a plecat la ora 22,00 către Australia cu 17 pasageri“.

De asemenea, la 27 februarie nava bază pentru hidroavioane *Langley*, într-o încercare de a aduce 32 de avioane de vînătoare P-40 E* **pentru apărarea Javei, a**

* Este vorba de avionul de vînătoare şi vînătoare-bombardament monoloc Curtiss P-40 Warhawk construit de firma Curtiss-Wright Corporation care împreună cu avionul de vînătoare şi vînătoare-bombardament Bell P-39 Airacobra a constituit mai mult de jumătate din numărul de avioane de vînătoare ale forţelor aeriene ale U.S.A. (USAAF) şi a forţelor aeriene regale engleze (RAF) sau altor ţări aliate. Nu a fost un aparat strălucit şi a fost inferior tehnic şi în performanţe

fost interceptată şi scufundată de avioanele japoneze*.

Aceasta a fost de asemenea data la care s-a dat bătălia din Marea Javei unde o mică forţă navală a aliaţilor, sub comanda amiralului olandez Doorman, a pornit din Surabaja pentru a încerca o rezistenţă, dar fără succes, împotriva forţelor navale cu mult superioare ale japonezilor, într-o ultimă încercare disperată de a împiedica invadarea Javei. Cîteva vase aliate, inclusiv crucişătorul american

---

faţă de alte aparate contemporane, cu toate acestea el a obţinut o reputaţie justificată pentru robusteţe şi fiabilitate şi a fost subiectul unei dezvoltări extensive pe măsură ce războiul lua amploare. Omologat în toamna lui 1938 avionul P-40 a intrat în producţie în anul următor. Avionul P-40 sub denumirea de Tomahawk I, IA şi IB a fost produs pentru forţele aeriene ale SUA, Marii Britanii şi Franţei; P-40 B a fost produs atît pentru forţele aeriene americane dar marea majoritate a producţiei a fost dată forţelor aeriene britanice (Tomahawk II A şi II B) sau forţelor aeriene sovietice. Au urmat versiunile P-40C şi D (Kittyhawk I). Modelul P-40 D omologat în 1941 avea un motor Allisson de 1.150 CP V 1710-39, el avea 4 mitraliere de calibrul 50 montate pe aripi cu posibilitatea de a monta un rezervor largabil sau o bombă de 500 livre sub fuselaj sau 6 bombe de 20 livre sub aripi. Prima versiune de mare producţie a fost modelul P 40 E (Kittyhawk I A) care avea în plus 2 mitraliere de calibru 50 faţă de P 40 D şi din această versiune au fost construite 2.320 de aparate. A urmat modelul P 40 F – prima care a fost numită Warhawk de forţele aeriene ale S.U.A., din care s-au construit 1.311 aparate, fiind dotate cu motoare de 1.300 C.P. Pakard-Merlin 28. Modelul a fost cunoscut în forţele aeriene britanice sub numele Kittyhawk II. Au urmat şi alte modele P-40 H, P-40 J (rămase în stare de proiect) şi P-40 K (Kittyhawk III). Din modelul P-40 K o parte din aparate au fost special pregătite pentru condiţiile de iarnă existente în Aleutine şi Alaska. P-40 K avea un motor de 1.325 CP. Din modelele P-40 L şi P-40 M au fost construite 600 şi respectiv 700 aparate la ele variind tipul de motoare sau lungimea fuselajului. Ultimul model al avionului Curtiss P-40 Warhawk a fost versiunea P-10 N (Kittyhawk IV, pentru forţele aeriene britanice), care provenea din modelul P-40 L, mai uşor. Modelul P-40 N a fost produs într-o serie de 5.400 aparate, fiind dotat cu un motor de 1.200 C.P. Allison V 1710-99 în linie; viteza maximă 360 mile pe oră la o altitudine de 16.400 picioare; plafon 31.000 picioare; raza de acţiune 750 mile; Armament 6 mitraliere Browning Cal. 50 (12,7 mm) şi 3 bombe de 500 livre. În total în timpul războiului 1941-1945 s-au produs peste 14.000 de aparate. (N. tr.)

* Lovitura de graţie a fost dată de USS** *Whipple* după ce s-a stabilit că *Langley* nu poate fi salvat. *Langley* fusese construit ca portavion şi la

Houston, au fost pierdute în luptă. În noaptea de 28 februarie, inamicul a început să debarce trupe pe coasta nordică a Javei. Hidroavioanele PBY, aflîndu-se la un pas în faţa japonezilor, s-au retras la Tjilatjap, singurul port important, pe coasta de sud a insulei deja condamnate. Acolo ele s-au întîlnit cu PBY-urile din Broome care zburaseră către nord pentru a ajuta la evacuare. Exact acolo, motorul foarte uzat din tribord al avionului nr. 3 pilotat de locotenentul John Hyland a încetat să funcţioneze, fiind necesară abandonarea navei aeriene. La sfîrşitul zilei de 2 martie, căpitanul Frank Wagner a plecat din Tjilatjap, la bordul ultimului avion american Catalina din Java. În general, a fost o plecare lipsită de glorie, cu băştinaşi şi olandezi civili privind cu neîncredere cum lumea se năruia în jurul lor.

Childs aştepta la Broome PBY-urile, dar chiar şi acest port australian situat la peste 700 de mile la sud-vest se va dovedi a nu fi un sanctuar. La 3 martie, avioanele japoneze au atacat Broome şi au distrus două dintre nou sositele hidroavioane PBY pe apă. Echipajele acestor avioane nu au avut răniţi, dar cîţiva refugiaţi civili au fost omorîţi sau răniţi la bordul hidroavioanelor olandeze, care de asemenea erau ancorate aici.

Brigada 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) era practic distrusă. Aproape toate cele 45 de avioane care intraseră în inventarul de la 7 decembrie sfîrşiseră tragic, şi un număr dintre ele dispăruseră împreună cu echipajele lor. Şi totuşi, contrar credinţei comune, Brigada 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) nu a încetat să existe. Redusă la numai trei avioane, ea a continuat să opereze din sud-vestul Australiei şi a supravieţuit în timpul acestei perioade pentru a lupta din nou cîndva într-o zi. Mai tîrziu, avioanele Catalina ale escadrilei de recunoaştere VP-101 avînd la bord unii din piloţii şi echipajele primelor zile, care

---

izbucnirea războiului a fost folosit ca transportor de avioane. (N.A.)

** USS – Unite States Ship (nava Statelor Unite). Prescurtare ce precede numele navelor militare ale S.U.A. (N. tr.)

înduraseră vicisitudinile acelor zile de retragere disperată şi umilitoare, se vor întoarce la luptă pentru a plăti inamicului.

Dar în cursul primăverii anului 1942 un nou act spectaculos şi curajos a fost înfăptuit de către neînvinsele echipaje „Cat“ ale Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) despre care merită să se vorbească. Bataan căzuse şi sfîrşitul era aproape pentru bastionul insular din Corregidor. În ultima parte a lunii aprilie, apărătorii încăpăţînaţi şi tenace aproape că îşi terminaseră proviziile de hrană, medicamente şi muniţie cu care să poată continua lupta. Încă şi mai rău, ei erau aproape în întregime izolaţi de conaţionalii lor, care fuseseră obligaţi să se retragă către Australia. Aeroportul de pe insuliţă era prea mic pentru a permite aterizarea bombardierelor cu rază mare de acţiune ale forţelor aeriene ale armatei terestre şi avioanele mai mici pur şi simplu nu puteau parcurge distanţa. Un mare număr de avioane inamice dădeau tîrcoale în zona Corregidorului în timpul zilei şi riscurile naturale combinate cu artileria japoneză necruţătoare, făceau ca misiunea lor să fie ceva mai puţin riscantă numai în timpul nopţii. Cu toate acestea, flotei i s-a cerut să încerce un ultim zbor, în care să folosească la maximum avantajele oferite de caracteristicile specifice ale hidroavioanelor Catalina.

Două „Pisici“ au decolat de la Perth, Australia, la 10,00 dimineaţa în ziua de 27 aprilie 1942 şi s-au îndreptat către Golful Rechinilor (Sharks Bay). Acolo ele au fost alimentate cu combustibil de vechea şi credincioasa navă bază *William B. Preston* şi şi-au văzut de drum. Locotenent-comandorul Edgar Neale, care avea comanda generală a misiunii, zbura în avionul nr. 1 pilotat de locotenentul (j.g.) Thomas F. Pollock şi de pilotul de aviaţie navală (NAP)* D.W. Bounds. Cel de-al doilea avion, nr. 7, era pilotat de locotenenţii (j.g.) Leroy Deede şi William Gough, avîndu-l drept al 3-lea pilot pe pilotul de aviaţie navală (NAP) W.D. Eddy. Acestor oameni li s-a cerut nici mai mult nici mai puţin decît să piloteze vechiul şi vulnerabilul avion Catalina în adîncimea

* Naval Aviation Pilot = pilot de aviaţie navală-subofiţer. (N. Tr.)

teritoriului deţinut de japonezi, să facă aterizări de noapte sub focul inamic, să descarce încărcături grele, şi să vină înapoi în siguranţă, transportînd un mare număr de pasageri. Aceşti piloţi, ca şi membrii echipajelor erau în cea mai mare parte oameni tineri, cu o experienţă relativ limitată, dar abilitatea şi măestria lor de a supravieţui în „Aleea rece a curcanilor“ timp de cîteva luni i-a consacrat ca luptători înţelepţi, dincolo de vîrsta lor. Se credea că numai ei puteau să ducă la îndeplinire această misiune.

La orele 6.00 în ziua de 28, după un zbor de o noapte de-a lungul coastei australiene, cele două hidroavioane Catalina au ajuns la Darwin, de unde ei urmau să ia muniţii, piese de schimb pentru radio şi medicamente pentru apărătorii greu încercaţi din Corregidor. Pentru că portul australian era supus unor atacuri aeriene aproape zilnice, avioanele s-au realimentat în grabă şi s-au retras către o zonă adăpostită pe un rîu, la cîteva mile distanţă de oraş, unde erau puţin probabil să fie detectate de bombardierele japoneze. Mai tîrziu, în cursul zilei, ei s-au întors la Darwin pentru a îmbarca încărcătura lor. Neale avea totul pregătit şi îi aştepta aşa că ei curînd erau gata de plecare. Acum şmecheria era să se furişeze către nord, peste teritoriul deţinut de japonezi, care era împănat de baze inamice, nave, avioane de patrulare, baterii antiaeriene şi avioane de vînătoare Zero, aducătoare de moarte. Se înţelege că asemenea acţiune periculoasă putea fi întreprinsă numai în cursul nopţii. Căderea Corregidor-ului era iminentă şi acest zbor urma să fie ultimul către insula-fortăreaţă asediată. Ei trebuiau să încerce.

Încărcate la maximum, Catalinele au plecat din Darwin la 16,30 în acea după amiază pe direcţia 320 grade, programate să ajungă în largul insulei Timor după căderea întunericului. Au ajuns acolo la timpul calculat şi pe cînd se îndreptau încet spre nord-vest în Marea Banda, ei se întrebau dacă fuseseră văzuţi şi dacă avioanele de vînătoare japoneze care aveau baza la Dili ar putea fi acum în aer căutîndu-i la întîmplare pe cerul întunecat pentru a-i intercepta. Nimic din acestea nu s-au întîmplat şi pentru că

avansau nestînjeniţi în întunericul protector de deasupra oceanului şi-au dat seama că nu fuseseră observaţi.

În poziţia latitudine 05°00’ S, longitudine 24°30’ V*, **s-au** îndreptat spre nord pe un drum drept către destinaţie, continuînd să zboare pe lîngă bazele aeriene japoneze de la Kendari aflate la vest şi pe lîngă Ambon, aflată puţin mai departe spre est, fără vreun incident. Un bun control al poziţiei l-au obţinut la Talibu după care ei s-au îndreptat către următorul punct periculos posibil oraşul Manado, la capătul limbii de pămînt care iese către est din Insula Celebes. Aici cele două „Pisici” au trecut la 15 mile de fortăreaţa japoneză pe care Tom Pollock a descris-o ca fiind „ca un pom de Crăciun”. De aici au zburat către nord în Marea Celebes unde s-au putut relaxa puţin înainte de a ajunge deasupra insulei Mindanao, cea mai mare insulă din sudul arhipelagului filipinez.

Davao, aflat în colţul de nord-vest al Golfului Davao, era un alt punct fierbinte al inamicului astfel că pentru a evita detectarea cele două avioane au ocolit acea parte a marii insule, îndreptîndu-se în sus către Golful Moro şi în cele din urmă au făcut o întoarcere către nord-vest survolînd puţin uscatul către Lacul Lanao. Acesta urma să fie punctul lor de plecare pentru Corregidor şi acolo ei au găsit o luminiţă licărind prin întuneric aşa cum fuseseră instruiţi. După un schimb de semnale de recunoaştere, avioanele au început să se apropie de pămînt în întunericul de sub ele.

O suprafaţă plană lucioasă poate juca feste urîte ochiului şi multe aterizări ratate pe apă pot fi atribuite acestui fenomen. În timpul zilei această percepţie distorsionată a adîncimii rareori constituie o problemă, pentru că pilotul are alte repere cum ar fi o lizieră de copaci, bărci sau chiar o geamandură. Cu toate acestea, noaptea, în special fără a beneficia de luminile de aterizare sau de linii de geamanduri luminoase, problemele sînt mult mai mari. Senzaţia este aceea a coborîrii într-o gaură neagră, neştiind ce se poate găsi pe fund. Dar în ciuda

* Probabil s-a strecurat o greşeală, poziţia corectă trebuie să fi fost latitudine 05°00’ S şi longitudine 124°30’ E.

posibilităţii reale de a se ciocni cu un vas neiluminat, într-o recifă parţial ascunsă de apă sau într-un buştean plutitor, asemenea amerizări au fost în mod frecvent cerute echipajelor hidroavioanelor Catalina în timpul operaţiilor din vestul Pacificului, cînd circumstanţele au impus-o. Aceasta a fost una din aceste circumstanţe.

Nu era nici un mijloc să se determine în mod exact direcţia vîntului pe suprafaţa lacului astfel că Tom Pollock a trebuit să se mulţumească cu cele mai bune presupuneri, şi a stabilit o direcţie şi o rată de coborîre constantă. Copilotul său a trecut peste celelalte probleme în suspensie ale listei de control, scruta întunericul ca cerneala de afară, fără a putea fi de vreun folos. La licărirea instrumentelor de bord ei au observat că altimetrul cobora încet. Cînd el a înregistrat 300 de picioare, Pollock a început să tragă de manşă ca să încetinească ritmul de coborîre. Cînd avionul a atins viteza dorită, el pur şi simplu a menţinut această altitudine pînă cînd carena avionului a intrat în contact ferm cu suprafaţa apei. De fapt, el a pus avionul pur şi simplu pe apă. Această tehnică executată în mod corect, are drept rezultat o amerizare mai grea decît una la lumina balizelor, dar mult mai sigură în aceste condiţii. Leroy Deede, folosind aceeaşi tehnică a amerizat puţin după aceea, de asemenea fără nici un incident. Deocamdată pînă aici era bine.

O barcă a băştinaşilor îi aştepta şi a condus cele două hidroavioane Catalina către ascunzători separate de-a lungul ţărmului. Manevrarea celor două mari „bărci“ în nişele lor era destul de dificilă în întuneric dar într-un timp relativ scurt ele au fost legate sub copaci. Acolo au fost camuflate cu crengi şi frunziş tăiat de curînd din junglă, făcînd descoperirea lor din aer imposibilă. Toată lumea a muncit pentru aceasta pînă în zori cînd piloţii şi tot echipajul, mulţumiţi că PBY-urile erau ascunse în mod adecvat, au încercat să doarmă puţin. Sosirea avioanelor, totuşi, atrăgea un număr de localnici care curînd au transformat această împrejurare într-un fel de sărbătoare. Zgomotul şi agitaţia din jurul avioanelor făcea dormitul aproape imposibil.

Tîrziu după amiază cele două hidroavioane au fost din nou alimentate şi revizuite tehnic cu grijă în vederea ultimului şi celui mai periculos pas către Corregidor. Mai multă încărcătură a fost depozitată la bord şi pentru a compensa greutatea suplimentară avionul a fost golit de tot echipamentul care nu era esenţial. Mai tîrziu Pollock a remarcat că atunci cînd au îndepărtat mitralierele de calibru 50* **„a fost ca şi c**înd ne-am fi despărţit de vechi prieteni“…

Ora de decolare era 18,45 în noaptea acea. Cele două PBY s-au ridicat din apă conform programului şi s-au îndreptat către vest printr-o vale, cu munţi ridicîndu-se de ambele părţi. La vremea cînd ajungeau pe coasta de vest a insulei Mindanao era întuneric; acum ei se îndreptau spre nord-vest, în Marea Sulu. Cea mai mare parte a zborului s-a desfăşurat deasupra apei, pentru ca inamicul să aibă şansele cele mai mici de a-i detecta. Îşi alegeau cu grijă locurile prin care urmau să treacă şi în cele din urmă au trecut peste Insula Lubang, la numai 50 de mile de destinaţia lor.

Corregidor este o fortăreaţă insulară naturală, care se ridică abrupt din mare la intrarea în Golful Manila. Aici, generalul locotenent Jonathan Wainwright şi un grup de luptători americani şi filipinezi curajoşi au făcut faţă unor numeroase forţe inamice copleşitoare timp de patru luni. În tunele săpate adînc în stîncă ei au înfruntat nemiloase bombardamente aeriene şi de artilerie care făceau pămîntul să se clatine aproape continuu în timpul lungilor ore de atac, atît de tare „încît oamenii cădeau din picioare, cînd încercau să se mişte”. Concentrări masive de artilerie japoneză au fost staţionate în peninsula Bataan, aproximativ la două mile la nord şi în provincia Cavite, la circa şase mile şi jumătate la sud. Hidroavioanele Catalina

---

* Calibrul armamentului american în al doilea război mondial a fost măsurat în inch şi milimetri. Armamentul uşor mitraliere, puşti mitraliere, carabine, pistolete au fost măsurate în inch. Calibrul. 50 înseamnă 0,50 din 1 inch = 2,54 mm deci .50 = 12,7 mm; .30 = 7,62 mm; .45 = 11,41 mm. (N. tr.)

aveau instrucţiuni să amerizeze la sudul şi estul Corregidor-ului, unde era mai puţin probabil că ar putea fi văzute. Din păcate în zona aceea ele erau puţin protejate de hula care bătea dinspre Marea Chinei de Sud.

Pe măsură ce PBY-urile se apropiau de Golful Manila, ele încercau să recepţioneze semnalele radio din capitala ocupată, dar fără nici un succes. Aceasta nu a avut consecinţe majore pentru că distanţa de la insula Lubang era sub nasul lor. Manila, la circa 28 de mile dincolo de golf era în întuneric dar un depozit petrolier de pe Corregidor, care fusese lovit de inamic în timpul bombardamentului, ardea cu flăcări strălucitoare. Această baliză luminoasă neaşteptată furniza oarecari informaţii cu privire la direcţia vîntului şi chiar şi puţină lumină pentru dificila amerizare. Ambele avioane au amerizat în siguranţă, unde au aşteptat nava de contact. O ambarcaţiune neiluminată a venit la întîlnire peste cîteva minute. Era prea mare pentru a se apropia, şi au fost deci folosite bărci mai mici pentru transferul pasagerilor şi al mărfurilor din cele două Catalina. Toţi erau conştienţi că dacă ar fi fost detectaţi tunurile duşmane ar fi avut puţin de lucru cu ei. Dar japonezii păreau adormiţi ca prin farmec. Printr-o fericită coincidenţă era ziua împăratului şi poate că artileriştii japonezi îşi slăbiseră oarecum veghea lor cu această ocazie.

Locotenentul (j.g.) Pollock, fiind conştient de pericolul de a fi supus tirului de artilerie în orice moment, a luat microfonul şi a spus: „De la staţie din partea pilotului. Urcaţi babele alea la bord şi să plecăm de aici. Există artilerie japoneză pe ambele maluri care ne poate face foarte nefericiţi“. Spre surpriza lui Pollock cîteva femei fuseseră luate la bord, dar despre ele cu greu se putea spune că erau bătrîne şi cu certitudine nu erau ramolite. Ele erau infirmiere ale armatei, zece la număr, care fuseseră evacuate de pe „Stîncă“ cu ocazia ultimului zbor. Deede avea treisprezece infirmiere la bordul avionului său. În plus, ambele avioane transportau militari şi civili, cei mai mulţi americani şi cîţiva filipinezi. Hidroavionul „unu“ culesese 25 de pasageri în timp ce hidroavionul „şapte“ luase 30 la

bord. Ele au fost duse cît mai departe posibil şi forţa motoarelor a fost folosită pentru a asigura decolarea. Cele două avioane, care acum erau scufundate adînc în apă din cauza excesului de greutate, s-au avîntat înainte în mare agitată, pulverizînd apa şi lipsindu-se de vizibilitate pentru a se ridica în aer. Ambele avioane au decolat cu succes, în ciuda condiţiilor neprielnice şi s-au urcat încet spre cerul întunecat al nopţii. Au răsuflat uşuraţi abia cînd s-au îndreptat către Marea Chinei de Sud. Imediat după decolare ceaşca de cafea a fost întoarsă şi presupuneri nenumărate s-au făcut în tot cursul zborului.

La aproximativ jumătatea zborului pe drumul de întoarcere către Lacul Lanao, au început să întîlnească nori. Puţin după aceea cele două avioane au fost separate şi fiecare şi-a continuat drumul pe contul său propriu. La sosirea la lac, Pollock a găsit o gaură în nori şi a efectuat riscanta amerizare de noapte, fără nici un indiciu. Deede a dat peste un front gros de nori în zona de amerizare şi a decis că nu e cazul să adauge vremea proastă la încercarea deja riscantă pe care-o întreprindea. Deci el a pornit spre coastă unde plafonul de nori începea să se împrăştie şi a amerizat într-un golf ferit. La primele raze ale soarelui, în zori, a decolat şi s-a îndreptat către Lacul Lonao. Ambele avioane au fost camuflate ca mai înainte, realimentate pentru zborul către sud şi lăsate apoi să aştepte căderea nopţii, cînd urmau să plece.

Pe la orele 18,00 cele două avioane Catalina erau gata de zbor. Leroy Deede în „Hidroavionul nr. 7“ a ieşit primul din ascunzătoare şi s-a rotit pe apă în timp ce îşi verifica motoarele şi apoi a aşteptat avionul conducător. Dar „Hidroavionul nr. 1“ a avut dificultăţi în părăsirea ţărmului şi în timp ce manevra pentru a fi pus într-o poziţie în care motoarele să poată fi pornite, a lovit o stîncă subacvatică care i-a avariat serios carena. Pollock a pornit imediat motoarele şi a condus Catalina rănită către plajă, ca să nu se scufunde în apa adîncă. Între timp se întunecase şi el îi semnală lui Deede cu ajutorul unei lămpi aldis să plece. „Hidroavionul nr. 7“ a înţeles ordinul şi a plecat.

Apoi a început o muncă herculeană de a repune în poziţia de plutire şi a repara nava aeriană avariată. Cu ajutorul unor butoaie de carburant goale a fost ridicată într-o poziţie în care se putea lucra la ea. Un scafandru a localizat găurile şi a raportat că una era destul de mare. Era greu de spus dacă va putea fi reparată, dar nu părea să existe altă alternativă rezonabilă decît să se încerce. Era un serios stimulent pentru a face aptă de zbor vechea Catalină, prin faptul că japonezii făcuseră o debarcare plină de succes pe coasta insulei Mindanao, la o distanţă de numai 37 de mile de Lacul Lanao. Se părea că refugiul de pe lacul Lanao va cădea în mîinile lor foarte curînd. Toată noaptea şi o bună parte din ziua următoare au muncit pentru a confecţiona un petic grosolan care să acopere gaura, folosind o bucată de pătură şi o parte dintr-un trunchi de copac şi nişte clei marin. Tîrziu în cursul după amiezii ei erau gata să decoleze cu încercata navă aeriană.

Mai era nişte apă în avion şi probabil că vor mai lua nişte apă la bord cînd vor decola. Din cauza greutăţii suplimentare s-a hotărît că nu pot fi luaţi mai mult de zece pasageri dar i s-a ordonat unui avion B-17 să vină la un aeroport din apropiere pentru a-i lua pe cei ce au rămas neîmbarcaţi. Cu grijă avionul a fost remorcat pînă în apele deschise şi au pornit motoarele. Deoarece Catalina se mişca înainte propulsată de propriile motoare şi apa începuse să curgă în jurul peticului din ce în ce mai mult, Pollock ştia că decolarea va avea loc acum sau niciodată. Nu era vreme să se încălzească complet maneta regulatorului, şi avionul cu cîteva mii de livre de apă şiroind pe carcasă, şi-a început decolarea. După un timp care a părut o eternitate Catalina s-a ridicat şi a permis lui Pollock să o ademenească în aer. S-au mai poticnit puţin pînă la atingerea vitezei dorite, dar ei erau în zbor. Încet apa a început să se scurgă şi Catalina a revenit la condiţiile normale de zbor. Acum trebuiau să se strecoare înapoi spre Australia prin cerul neprietenos din Aleea rece a Curcanilor.

S-a întîmplat ca zborul înapoi către Darwin să fie fără evenimente deosebite. Fortăreţele japoneze alunecau pe

sub ei în noapte fără să dea vreun semn că i-ar fi detectat. Echipajul stors de puteri al Catalinei şi pasagerii grăbiţi au amerizat la Darwin în dimineaţa următoare şi au reuşit să o menţină la suprafaţă golind nava necontenit de apă pînă cînd a fost realimentată. Au plecat apoi spre Perth, survolînd această zonă în linie dreaptă peste colţul de nord-vest al marelui continent. Amerizînd la destinaţie în dimineaţa zilei de 3 mai 1942 la ora 01,30, au dus pe plajă hidroavionul avariat pentru a-l împiedica să se scufunde.

Succesul acestei misiuni a fost întunecat doar de faptul că nici un avion B-17 nu a reuşit să ajungă la Mindanao pentru a evacua pasagerii şi personalul care rămăsese în spate, la Lacul Lanao. Ei au fost mai tîrziu capturaţi şi încarceraţi de către japonezi. Fortăreaţa Corregidor a căzut în mîinile inamicului la 6 mai. Dar raidul aviatic al celor două Catalina a fost o realizare spectaculoasă pentru care fiecăruia din membrii echipajelor participante i-a fost decernată medalia „Silver Star“*. **Niciun avion terestru nu ar fi putut să facă acest lucru. Era o treabă care putea fi îndeplinită numai de avioanele lente, stabile, pilotate cu multă măestrie care erau C**atalinele botezate „Pisici“. Şi a fost o misiune care putea fi îndeplinită cu succes numai în acele condiţii în care felinele dau rezultatele cele mai bune – în întunericul nopţii.

4

O lovitură curajoasă

Americanii şi aliaţii lor erau în continuare zdrobiţi în Pacificul de sud-vest şi nu se întrevedea nici o uşurare a

* Steaua de argint (N. tr.)

situaţiei. Japonezii, pe de altă parte, se bucuraseră de un succes fenomenal încă de la început şi credeau, probabil, că întradevăr eforturile lor sînt aprobate de Providenţa divină. Deşi planurile lor de a invada Port Moresby în sud-estul Noii Guinei au fost zădărnicite prin bătălia din Marea Coralilor, acest lucru a fost considerat doar ca o întrerupere temporară a înaintării. În definitiv în acea bătălie scufundaseră portavionul *Lexington*, un petrolier şi un distrugător, avariind grav şi portavionul *Yorktown**. **Mai mult decît atît, cuceriseră insula Tulagi în arhipelagul Solomon pe 4 mai, aşa cum au planificat. De acolo intenţionau să-şi continue expansiunea în sud, pînă în Noua Caledonie, Fiji şi Samoa, completînd astfel o barieră de insule care să separe Australia de aliaţii săi americani.**

În Japonia alte planuri mai îndrăzneţe fuseseră puse în mişcare: de a extinde perimetrul de apărare către nord-est pînă în arhipelagul Aleutinelor şi traversînd Pacificul pînă în insula Midway. După ce acestea erau duse la bun sfîrşit, n-ar mai fi putut apărea raiduri de tipul Doolittle împotriva patriei**, **iar în ceea ce priveşte ofensiva cealaltă** parte a monedei, chiar şi insulele Hawaii ar fi putut fi invadate. Planurile erau cu adevărat ameţitoare!

Venise vremea să fie dată o lovitură finală zdrobitoare rămăşiţelor puterii maritime americane din Pacific. Aceasta era sigur intenţia amiralului Isoroku Yamamoto cînd armada sa a purces din Japonia şi din insulele Mariane în ultimele zile ale lui mai 1942.

Era cu totul o impresionantă desfăşurare de forţe maritime, numărînd pînă aproape de două sute de vase incluzînd, opt portavioane, unsprezece cuirasate, precum şi

---

* Japonezii au pierdut portavionul uşor *Shoho* iar portavionul de mare tonaj *Shokaku* a suferit grave avarii. (N. A.)

** Autorul se referă la raidul aerian asupra oraşului Tokyo din 18 aprilie 1942 condus de Lt. col. James H. Doolittle care a condus 16 bombardiere medii de tipul North American B-25 Michell. Avioanele aparţineau Corpului aerian al armatei de uscat a S.U.A. şi care au fost îmbarcate pe portavionul *Hornet*. Acest raid a fost prima acţiune ofensivă aeriană împotriva teritoriului Japoniei. (N. tr.)

alte tipuri de nave de luptă, de transport sau de sprijin. Aproape un sfert din aceste forţe, printre care două portavioane uşoare, au fost trimise în nord pentru operaţiunea din Aleutine.

Restul flotei a fost desemnată pentru bătălia decisivă de la Midway. Amiralul Nobutake Kondo, comandantul Flotei a doua japoneze urma să se alăture la vasele de transport şi celelalte unităţi de sprijin din Guam şi Saipan şi să se apropie de Midway dinspre sud-vest. Între timp portavioanele organizate într-o forţă de şoc, conduse de amiralul Nagumo trebuiau să surprindă avanposturile insulei dinspre nord-vest. Comandantul flotei combinate amiralul Yamamoto la bordul supercuirasatul *Yamato** **urma la o oarecare distanţă** forţa de asalt cu majoritatea navelor.

În ceea ce-i priveşte pe americani, aceştia n-au putut mobiliza cuirasate, ci dispuneau numai de trei portavioane pentru apărarea arhipelagului Midway. Unul dintre portavioane *Yorktown*, care fusese avariat în bătălia din Marea Coralilor, avea numai trei zile de şedere în doc uscat, unde îi fuseseră făcute în grabă reparaţii provizorii care să-i permită să participe la istorica confruntare. Punînd la

---

* *Yamato* nava amiral a flotei japoneze a dat naştere în timpul celui de al doilea război mondial clasei de cuirasate *Yamato* din care au făcut parte: *Yamato*, *Musashi* şi *Shinano*, ultimul fiind transformat în portavion. *Yamato* rezultat al unor studii intense în perioada interbelică a început să fie construit în 1937 şi a devenit operaţional la 16 decembrie 1941. Cu un deplasament normal de 64.000 t, deplin încărcat *Yamato* avea 67.988 t fiind considerat ca unul din cele mai mari cuirasate construite vreodată. El avea o lungime de 263 m, lăţime 38,9 m şi un pescaj 11,7 m. Era înarmat cu 9 tunuri de 457 mm, dispuse în 3 turele triple, 12 tunuri de 155 mm, 12 tunuri de 127 mm, 146 tunuri de 25 mm, de asemenea dispunea de 6 hidroavioane de tip Mitsubishi F1M2 Pete şi Aichi E13A1 Jake. Blindajul său teoretic putea rezista la proiectile de 406 mm, cuirasa sa variind între 650-100 mm. Maşinile propulsoare aveau o putere de 153.000 CP şi imprimau navei o viteză de 27 noduri; cuirasatul avea o rază de acţiune de 6.000 mile la o viteză de 16 noduri şi un echipaj de 2.200 oameni. *Yamato* a participat la bătăliile de la Midway, Golful Leyte şi Okinawa unde la 7 aprilie 1945 a fost scufundat de aviaţia americană. *Musashi* care a devenit operaţional în 1942 a fost scufundat în 1944. (N. tr.)

socoteală navele de sprijin şi submarinele, forţele americane numărau în total numai cincizeci de nave. Aveau totuşi avantajul avioanelor cu baza pe uscat, care aveau o rază de cercetare de cel puţin două ori mai mare decît cea a avioanelor inamice cu baza pe portavion. Dar din toate, lucrul cel mai important era că americanii reuşiseră să descifreze codul japonez şi ştiau că ei erau pe drum. Ceea ce nu cunoşteau era proporţia flotei inamice, cum va fi desfăşurată împotriva insulelor Midway şi precis cînd şi unde îşi va face apariţia.

Forţa navală americană era plasată în partea de nord-est de Midway deoarece se credea că japonezii vor veni dinspre nord-vest. Se gîndiseră la o ambuscadă şi Pat Bellinger pusese la punct un plan ambiţios de recunoaştere pentru ca hidroavioanele sale PBY să repereze vasele inamice cît mai din timp. El a calculat că japonezii vor încerca să repete performanţa de la Pearl Harbor şi că portavioanele lor vor încerca să ajungă la distanţa potrivită de Midway pentru lansarea avioanelor în primele ore ale dimineţii. Aşadar planul său cerea desfăşurarea a douăzeci şi patru de PBY-uri care să opereze pornind de pe mica bază insulară, fiecare acoperind cîte un sector de opt grade lăţime şi şapte sute de mile lungime. Aceasta permitea acoperirea unui arc care se întindea pe mai mult de 180 de grade în sensul acelor ceasornicului de la sud la nord. Cu puţin noroc trebuiau să detecteze inamicul cu o zi înaintea atacului. Pe 30 mai el îşi puse planul în aplicare.

Bellinger era bineînţeles conştient de vulnerabilitatea avioanelor Catalina faţă de avioanele de vînătoare, şi l-a sfătuit pe amiralul Chester A. Nimitz, comandantul şef al flotei americane din Pacific, ca acestea să nu fie folosite cu rol ofensiv în timpul zilei. Dar a subliniat că hidroavioanele ar putea fi înarmate cu torpile şi utilizate în atacuri pe timp de noapte.

„Atacurile cu torpile“, a spus el, „trebuie să fie executate cu hotărîre de la distanţă mică – fiecare lansare de torpilă o lovitură“.

Categoric acesta nu era un lucru uşor de realizat, iar Pat

Bellinger ştia că ceea ce sugera el, ca într-un fel de gînd întîrziat, era de fapt o lovitură de mare curaj. Un atac de noapte cu torpile împotriva unui inamic adevărat – nu mai fusese niciodată încercat de Flota Statelor Unite. Dar aceasta era o bătălie care putea decide cursul războiului din Pacific, iar dacă avioanele Catalina puteau să-şi aducă o contribuţie demnă de luat în seamă, atunci încercarea merita să fie făcută.

În dimineaţa de 3 iunie ensign Jack Reid împreună cu echipajul său ajunseseră la limita extremă a sectorului lor de cercetare. În loc să se întoarcă însă, el hotărî să-şi continue încă puţin drumul. Ideea a fost foarte bună, căci cu cîteva minute mai tîrziu hidroavionul Catalina, la bordul căruia se afla, a ajuns deasupra unei formaţii de vase inamice îndreptîndu-se spre Midway. Ceea ce se reperase era doar o parte din forţele de invazie, pe care tînărul comandant a luat-o drept forţa de şoc, transmiţînd prin radio la bază că a reperat forţele principale de atac.

În aceeaşi după-amiază nouă fortăreţe zburătoare B-17 din corpul aerian al armatei de uscat au fost trimise să bombardeze de la mare altitudine marea unitate operativă (Task Force) inamică, ce se apropiau dinspre sud-vest. Atacul a fost lipsit de succes, deşi piloţii au crezut că au înregistrat lovituri pe două vase de război şi două transportoare. Nu se convinseseră încă de faptul că bombardamentul de la mare altitudine este ineficace împotriva vaselor de suprafaţă în mişcare.

Tot în după-amiaza zilei de 3 iunie – patru avioane PBY-5A de tip amfibie au fost trimise în zonă de la Pearl Harbor pentru a-şi încerca norocul. Nici unul din piloţi nu ştia ce se întîmplă în zona Midway şi nici nu li s-a comunicat misiunea pe care o aveau de îndeplinit. Locotenentul (j.g.) Charlie Hibberd, comandantul hidroavionului 24-P-12 îşi aminteşte sosirea sa pe Eastern Island, una din cele două insuliţe din bancuri de nisip ale atolului Midway*. **„Numai în**

* Eastern Island este insula cea mai mică din cele două mase de pămînt de la Midway, întindere acoperită aproape în întregime cu piste de decolare, cealaltă este Sand Island care servea ca bază pentru

momentul sosirii la Midway“ – îşi aminteşte – „ne-am dat seama că lucruri importante erau în curs de desfăşurare“. Insula era „un veritabil stup în plină activitate“. Îndată ce avioanele s-au îndreptat în locurile de parcare armurierii au şi început să le agaţe sub aripi torpile reale. Pentru echipajele avioanelor care zburaseră zece ore neîntrerupt ceea ce se întîmpla era într-adevăr un eveniment neaşteptat. La coborîrea din avion au fost repede duşi la instructaj unde curiozitatea le-a fost pe loc satisfăcută.

Li s-a comunicat că forţele inamice dispuse în două coloane fuseseră reperate în cursul dimineţii la vest de Midway, la o distanţă de aproximativ şapte sute de mile. Erau crucişătoare, distrugătoare, transportoare şi un portavion, a spus ofiţerul însărcinat cu instruirea piloţilor. Căpitanul Simard comandantul bazei navale aeriene le-a vorbit deschis. Aveau să se lanseze patru PBY-uri „pe bază de voluntariat“ a spus el. Locotenentul W.L. „Roşcovanul“ Richards va conduce operaţiunea în avionul lui Hibberd. „Ceilalţi voluntari“ a spus el zîmbind încruntat, „vor fi domnul Propst, domnul Davis, şi ensign-ul acela micuţ din spate“, a mai adăugat, dînd din cap spre ensign Alan Rothenberg. „Atunci am realizat pentru prima oară“, îşi aminteşte Rothenberg, „ce ne aştepta“. Apoi s-au întors la avioane, ajungînd chiar în momentul în care echipele de armurieri îşi terminau operaţia de armare.

Fiecare aparat Catalina purta la bord cîte o torpilă pentru lansare din avion de 2.200 livre, de tipul Mark XIII Mod 1. Aceste arme intraseră în dotare în anul 1938, dar nu fuseseră evaluate şi testate într-un mod corespunzător înainte de atacul de la Pearl Harbor. Pînă în momentul bătăliei de la Midway existaseră puţine ocazii de a utiliza torpilele Mark XIII în condiţii concrete de luptă. Piloţii de pe bombardierele torpiloare cu baza pe portavioane vor descoperi curînd că această armă lasă mult de dorit.*

Problema de bază era modul de tranziţie din mediul

---

hidroavioane. Deoarece cele patru Catalina erau de tip amfibie, era mai convenabil ca ele să fie întreţinute şi încărcate pe Eastern Island. (N. A.)

aerian în cel acvatic. Era dificil de controlat unghiul de lansare şi de pătrundere în apă iar mecanismele interne foarte sensibile care reglau funcţionarea torpilei erau adesea perturbate la impactul trepidant cu apa. Pentru a fi eficiente torpilele Mark XIII trebuiau să fie lansate de avion de la o altitudine nu mai mare de şaizeci de picioare la o viteză care făcea avionul o ţintă uşoară pentru focul antiaerian sau pentru avioanele de vînătoare. Pe timp de război acest mod de atac nu ducea la longevitate. Chiar cînd condiţiile impuse erau respectate, torpilele Mark XIII aveau tendinţa de a se abate spre stînga sau de a intra la o adîncime necorespunzătoare. Ceva mai tîrziu, în vara anului 1943, după mai multe îmbunătăţiri 105 din aceste torpile au fost evaluate în urma lansării la viteze mai mari de 150 de noduri. Conform estimărilor departamentului de artilerie, „36% dintre acestea nu au explodat, 20% s-au scufundat, 20% au avut o deviaţie slabă, 2% au mers la suprafaţa apei şi numai 31% au avut o cursă satisfăcătoare“.

Numai că în primăvara anului 1942 Mark XIII era singura torpilă disponibilă lansată din aer.

Charlie Hibberd îşi aminteşte că mai avusese de-a face cu torpile de exerciţiu şi ştia deci cum să acţioneze „aparatul de vizat“ pentru torpile. Acest dispozitiv cam primitiv, cunoscut oficial ca dispozitiv de ochire pentru torpile era aşezat pe linia de centru a avionului, chiar deasupra tabloului de comandă. Acolo putea fi folosit atît de pilot cît şi de copilot, în funcţie de perspectiva din care se privea vasul ţintit. Unghiurile de tragere asupra obiectivelor dinspre babord puteau fi bine atinse de copilot, iar obiectivele din direcţia tribord erau ochite perfect de pilot. Dispozitivul de ochire folosea viteza torpilei (33,5 noduri), distanţa faţă de ţintă în momentul lansării, şi viteza estimată a vasului ţintă. Aceste valori erau reglate în aparatul de ochire iar apoi obiectivul era menţinut fix în

---

* Probleme deosebite în funcţionare a avut şi torpila similară Mark XIV - destinată flotei. Amănunte vezi în lucrarea lui Samuel B. Griffith II, *Bătălia pentru Guadalcanal*, Editura Militară, Bucureşti, 1987, p. 292-293.

dispozitiv pînă se ajungea la punctul de lansare şi pilotul lansa torpila. Aceasta era lansată din carlingă printr-un mecanism electric – cu ajutorul unei chei de dare a focului dar se putea acţiona şi prin două declanşatoare manuale, cîte unul pentru fiecare torpilă montată sub aripă.

Formaţia a părăsit arhipelagul Midway pe la 21,15. Cu Richards şi Hibberd la manşă avionul 24-P-12 îşi păstra luminile din spate aprinse aşa încît ceilalţi care zburau pe întuneric să-l aibă ca punct de referinţă pentru a-şi stabili poziţia. Locotenentul (j.g.) D.C. „Doug“ Davis de pe 24-P-7 s-a alăturat într-o formaţie largă, în timp ce ensign G.D. „Dagwood“ Propst pe 24-P-11 zbura ceva mai în urmă. Al. Rothenberg, cel mai tînăr comandant din formaţie a avut dificultăţi la decolarea cu 51-P-5. Scara de urcare la bord se înţepenise în cadrul susţinător şi nu se putea desprinde. Îngrijorat ca să nu rămînă prea mult în urmă, Rothenberg a ordonat unui membru al echipajului să distrugă dispozitivele de montare. Cînd 51-P-5 a reuşit să decoleze, celelalte trei avioane dispăruseră din vedere. Pentru că numai avionul din faţă avea luminile aprinse şi toate păstrau tăcerea, necomunicînd prin radio, Richards nu şi-a dat imediat seama că avea un avion lipsă în formaţie. Rothenberg şi echipajul său au încercat pe cont propriu să intercepteze forţele inamice care se apropiau.

Piloţii fuseseră avertizaţi să se aştepte la contactul cu japonezii cam la o distanţă de 500 de mile. Trebuiau să treacă mai multe ore pînă să ajungă în această poziţie şi mai multe se scurseseră din momentul în care marea unitate operativă fusese pentru ultima oară reperată. Dacă inamicul îşi deviase cursul sau îşi schimbase viteza, Catalinele ar fi obligate să le caute consumînd mult combustibil. Cînd, şi dacă inamicul ar fi fost găsit, un atac la mică înălţime cu o dezvoltare mare de putere ca şi faza de retragere, în special, dacă ei erau urmăriţi de avioane de vînătoare inamice, ar fi însemnat un consum crescut de carburant. În consecinţă, imediat după decolare avioanele s-au aşternut în zbor uşor pentru a economisi cît mai mult combustibil.

Era o noapte frumoasă cu lună. Formaţii de nori alburii cumulus ca nişte valuri împînzeau cerul, uneori coborînd pînă la o mie de picioare alteori urcînd pînă la mai mult de trei mii de picioare. Catalinele zburau deasupra, pătrunzînd pe alocuri în părţile lor superioare. Cam pe la miezul nopţii operatorul radar de pe hidroavionul 24-P-12 a raportat un vas izolat dinspre babord. Putea fi un vas de pază inamic, dar putea fi totodată şi un vas de comerţ prieten. Oricum ar fi stat lucrurile Catalinele erau în căutarea unei prăzi mai mari, aşa că Richards a hotărît să-şi menţină cursul. Cam după o oră şi ceva, la ora 01,15 operatorul radar a raportat reperarea a „circa zece nave“ tot în direcţia babord, cam la zece, douăsprezece mile. Pe cînd schimba direcţia înspre acestea, Hibberd a putut să le vadă cu ochiul liber. Erau acolo, aşa cum i se anunţase, navigînd în două formaţii, ordonate, în linie înaintînd în direcţia Midway.

Richards preluă manşa şi a condus avioanele cu mare băgare de seamă în jurul flotei inamice, în direcţia în care apunea luna. Erau doar două avioane acum, Propst rătăcindu-se de grup datorită întunericului iar Rothenberg urmîndu-i undeva la distanţă. Rotindu-se pentru atac, Catalinele coborîră uşor la suprafaţa apei cu motoarele reduse şi toate luminile stinse. Vasele inamice îşi continuau drumul fără să simtă apropierea avioanelor. Richards îşi alese ca victimă ultima navă din coloana aflată în punctul cel mai nordic. De la distanţa la care se afla nu îşi putea da seama ce fel de navă este, dar văzîndu-i silueta mai mare decît a celorlalte spera că este un portavion. În acest moment el i-a trecut manşa lui Hibberd.

Atacul asupra ţintei s-a făcut cam dinapoia traversului de la babord. Hibberd zbura razant cu suprafaţa apei la o viteză cu puţin mai mare de o sută de noduri. Amintindu-şi de acest memorabil eveniment el declara: „În zborurile de antrenament este altceva. Dacă nu nimereşti, mai încerci o dată. Dar eu nu făcusem drumul tocmai pînă aici să greşesc ţinta cu singura torpilă pe care o aveam. Aşa că reglam fără încetare aparatul de ochire, apropiindu-mă din ce în ce mai mult. Cred că l-am fixat cît am putut de repede cam de

vreo patru ori înainte de a decide în cele din urmă că mă aflu destul de aproape pentru a lovi“.

Inamicul n-a ripostat. Japonezii fuseseră luaţi complet prin surprindere.

Cînd s-au apropiat la 800 yarzi de ţintă Richards a lătrat: „Dă-i drumul blestematei ăleia…“. Hibberd a lovit cheia de dare a focului şi torpila a părăsit avionul. „În timp ce mă înălţăm deasupra vasului ce se dovedise a fi o mare navă de transport, am putut vedea oameni alergînd în toate părţile pe punte şi în cîteva clipe mitraliorul meu din spate strigă de bucurie că vede o mare explozie. „Am nimerit“ spunea el. Eu întotdeauna m-am întrebat dacă a fost adevărat sau nu… “. Hibberd cunoştea reputaţia torpilei Mark XIII şi bănuia că pe timp de noapte focul tunurilor putea fi uşor luat din grabă drept o lovitură în plin a torpilei.

Davis care se afla nu mult în urmă intrase pe direcţia de atac, dar nu era mulţumit de poziţie. Ca şi Hibberd era perfect conştient că n-avea posibilitatea să lovească decît o singură dată aşa că îşi întrerupse atacul şi s-a retras către nord ridicîndu-se din nou pînă la aproximativ 2.000 de picioare. După cîteva minute se apropie din nou în zbor planat de vasul inamic în direcţia traversă babord. De data aceasta atacul fu complicat de mişcarea evazivă a navei spre tribord, care o aduse cu pupa către hidroavionul PBY. Davis s-a decis să nu-şi întrerupă atacul ci să-şi croiască drum cît mai aproape posibil de obiectiv înainte de a da drumul torpilei. La distanţa de 200 de yarzi a lansat torpila, şi ambalînd la maximum motoarele s-a ridicat brusc deasupra părţii de la pupa a vasului inamic. În acelaşi timp nava urmărită şi toate celelalte din vecinătate deschiseră foc asupra sa. Mitraliorul lui Davis situat la mijloc la babord a tras cîteva rafale pe puntea vasului inamic în timp ce se îndepărtau, dar nu exista nici un semn că torpila îşi nimerise ţinta.

Cam în acest moment îşi făcu apariţia în zonă şi Dagwood Propst care se rătăcise ceva mai devreme de formaţie. Chief Aviation Pilot Benny Smathers stătea în locul din dreapta pe post de copilot. Executînd o întoarcere

largă în spirală, Propst îşi alese ca obiectiv un vas mare de la capătul unei coloane şi şi-a stabilit direcţia de atac către mijlocul navei din direcţia babord a acestuia. Aruncîndu-şi mereu privirea către altimetru el plană uşor din ce în ce mai aproape de apă pentru a obţine un unghi bun de pătrundere pentru atît de capricioasa torpilă Mark XIII. Nava inamică nu execută nici o manevră de evitare.

La bordul tancului petrolier *Akebono Maru* se crease confuzie, neştiindu-se de fapt ce se întîmplă. Avioane zburînd la mică altitudine atacau vasele din formaţie iar în aer se dezlănţuise un foc continuu. Avioanele coborau din zona din care apunea luna şi nu puteau fi văzute. De unde veniseră? Nu se ştia de existenţa unor port-avioane ale Statelor Unite în această zonă. Pînă la Midway mai erau încă 550 mile. Numai avioane mari, multimotoare avînd baza pe uscat puteau să acopere această distanţă şi să facă şi drumul înapoi. Dar aceşti oaspeţi nepoftiţi păreau să aibă agilitatea unor avioane torpiloare, zburînd periculos de razant la suprafaţa apei în bezna nopţii. Un ofiţer de pe punte scruta întunericul spre larg către babord dar nu a putut vedea nimic. Apoi a auzit bîzîitul slab al motoarelor reduse. A ascultat cu atenţie. Sunetul părea că se apropie din ce în ce mai mult. S-a întors prea tîrziu să strige cîrmaciului un ordin în acelaşi moment în care o siluetă neagră vîjîi pe deasupra. Apoi a urmat o explozie care zgudui nava. *Akebono Maru* fusese lovit în plin.

În timp ce Catalina se redresa după lansarea torpilei, inamicul a deschis focul antiaerian asupra formei nedesluşite care a străbătut întunericul ca fulgerul. Unii trăgeau în direcţia zgomotului motoarelor care acum acţionau cu toată puterea. Era ca şi cum ar fi luptat legaţi la ochi. Propst simulă un viraj la dreapta, apoi se întoarse brusc către stînga. Smathers a zărit o explozie de mai mari proporţii şi atunci au ştiut că ţinta a fost atinsă. Deodată în timpul retragerii, Catalina a fost atacată de un singur avion, probabil un hidroavion lansat în grabă de pe unul din vase. Dar Propst s-a ascuns în nori şi ei nu au mai întîlnit avionul de vînătoare.

Al. Rothenberg n-a fost atît de norocos ca Propst. După ce a ajuns în zona unde marea unitate operativă trebuia să fie, el a cercetat locul pînă cînd a rămas numai atît combustibil cît să-i asigure întoarcerea la Midway. Apoi s-a îndreptat fără prea multă tragere de inimă spre bază.

După atac cele patru avioane n-au încercat să se întîlnească, şi toate patru zburînd separat au ajuns în vecinătatea Midway-ului, imediat după răsăritul soarelui. Pe cînd se apropiau de atol, au fost salutaţi cu o transmisiune a postului de radio Midway: *„Raid aerian în Midway“* a urlat postul, *„Midway este acum sub atac aerian“*. Cea mai bună soluţie era acum să se îndrepte spre insula Lisianski, un refugiu pregătit dinainte, la o distanţă de aproximativ 250 de mile de-a lungul lanţului hawaiian spre sud-est. Lăsînd la o parte faptul că cele douăzeci şi patru de ore care trecuseră fuseseră aproape în întregime petrecute în aer, necesitatea de a devia cursul nu era totuşi, o problemă insurmontabilă. Toate cele patru avioane încă mai aveau combustibil pentru a face faţă unei astfel de eventualităţi. Cînd au ajuns însă la Lisianski ei au intrat într-un front atmosferic larg de optzeci pînă la o sută de mile care acoperea insula şi făcea imposibilă o aterizare în siguranţă.

Acum se punea într-adevăr problema dacă au destul carburant pentru a ajunge la insula Laysan, la mai mult de o sută de mile distanţă în josul lanţului hawaiian. Din nou nu prea aveau de ales. Dagwood Propst era singurul care nici nu mai trebuia să se frămînte pentru acest lucru. Combustibilul i se terminase iar el şi-a aşezat hidroavionul pe apă, în larg, nu departe de Lisianski. Acolo a rămas legănîndu-se pe apă împreună cu echipajul pînă ce au fost salvaţi trei zile mai tîrziu de o Catalina din escadrila de recunoaştere VP-23. Avionul care suferise avarii la amerizare a fost scufundat cu focuri de mitralieră.

Doug Davis şi echipajul său au ajuns la Laysan la ora 10,00, cu zece pînă la douăzeci de galoane de carburant în rezervoare. Richards şi Hibberd au aterizat patruzeci şi cinci de minute mai tîrziu, iar Rothenberg la 11,05, şi el cu combustibilul pe terminate. În urma lor încleştarea, care

mai tîrziu a fost considerată punctul de cotitură al războiului din Pacific, abia începea să se desfăşoare.

Bătălia de la Midway a reprezentat în primul rînd o bătălie între avioane cu baza pe portavioane lansate de pe nave care nu au intrat niciodată în contact vizual direct. La sfîrşitul bătăliei inamicul pierduse patru portavioane grele, un crucişător greu, un distrugător, peste două sute cincizeci de avioane, şi mai mult de două mii de oameni. Japonezii au fost împiedicaţi în încercarea lor de a-şi stabili o bază de operaţiuni la Midway de unde să-i poată lovi în continuare şi mai aprig pe americani şi, totodată, eşuaseră în încercarea de a distruge ce rămăsese din Flota din Pacific a Statelor Unite. Din acel moment lucrurile aveau să ia o altă întorsătură.

Contribuţia adusă de cele patru avioane Catalina în istorica bătălie a fost relativ modestă, dacă ne referim la pagubele aduse inamicului. Dar acest atac nocturn cu torpile, primul de acest fel încercat de marina Statelor Unite, a demonstrat posibilitatea punerii în practică a ideii, sugerînd în acelaşi timp un rol nou, mai agresiv, pentru atît de hulitele PBY-uri. Contraamiralul Raymond A. Spruance, comandantul Marii unităţi operative Task Force 16 şi erou al bătăliei de la Midway, consemna semnificaţia istorică a evenimentului în aprobarea dată raportului lui Richards. Tot aici el evidenţia faptul că:

> „Contactul iniţial, ca şi succesul de mai tîrziu al atacului au fost făcute în mare măsură posibile de instalaţia radarului. Atacul nocturn cu torpile ce utilizează radarul reprezintă una din puţinele întrebuinţări profitabile în ofensivă ale hidroavioanelor noastre de patrulare“.

Acum nu mai rămînea decît ca ideea să fie extinsă şi dezvoltată pentru a deveni un mijloc tactic util în lunga luptă ce avea să vină.

5

Pisica neagră zboară la noapte

Omul în mod clar activează mai bine în timpul zilei. În timpurile preistorice rareori el se avînta în afară, noaptea, pentru că avea prea mulţi inamici puternici care l-ar fi mîncat. În schimb, cînd venea noaptea el se retrăgea în relativa securitate a unei peşteri sau crevase pentru a se ascunde sau a se apăra de teribilele animale nocturne care mişunau pe pămînt. Întunecimea este o perioadă de nelinişte şi nesiguranţă pentru om. Noaptea, în special pe vreme de primejdie, teama devine exagerată şi imaginaţia lucrează fabulos.

Această slăbiciune omenească poate fi transformată în avantaj militar. Un atac de noapte bine executat poate avea un efect devastator asupra unor trupe prost pregătite pentru apărare. Ideea a fost bine înţeleasă de multă vreme pentru că ea este folosită de forţele terestre, iar flota japoneză a pus-o ca prim obiectiv al pregătirii sale, angajarea inamicului în lupte de suprafaţă în timpul nopţii. În pregătirea luptei lor contra Statelor Unite, un mare accent s-a pus pe exerciţiile de noapte şi această iscusinţă în continuă perfecţionare a servit bine japonezilor într-un număr mare de situaţii.

Dar despre atacuri de noapte cu avioane pe mare nu se prea auzise. Şi aceasta dintr-un singur motiv – se credea că sînt extraordinar de primejdioase. Manevrele violente cu orizontul obturat de întunecime erau o invitaţie la ameţeală. Umbrele create de nori şi lumina lunii creau false imagini pe apă. Perceperea adîncimii era în mod considerabil împiedicată şi un radio-altimetru precis, cunoscut ca „altimetrul absolut“ devenise la îndemînă numai de curînd. Desigur, riscurile unui atac de noapte la joasă altitudine puteau fi reduse într-o oarecare măsură prin antrenament şi nervi oţeliţi. Avionul englez de tip

Swordfish a probat aceasta într-un atac de noapte foarte îndrăzneţ cu torpile în portul Taranto, Italia, la 11-12 noiembrie 1940*. În lumina paraşutelor luminoase, englezii au scos din luptă trei cuirasate, unul dintre ele pentru totdeauna. Totuşi, în ciuda succesului acestei operaţii, nu exista nici o raţiune să se facă din atacurile la mică înălţime o chestiune de rutină. Ocazii ca cea de la Taranto erau rare. În largul mării posibilitatea de a găsi inamicul în timpul nopţii rămînea un factor limitat, acestea au fost lucrurile pînă la apariţia unui nou dispozitiv electronic numit radar.

Conceptul detectării unui vas prin intermediul semnalelor radio reflectate a devenit cunoscut în Statele Unite încă din 1922. S-a descoperit mai tîrziu că principiul putea fi aplicat la fel de bine la detectarea avioanelor şi în 1934 a fost inventat un sistem de a măsura relevementul şi distanţa pînă la ţintă. Un model de probă instalat pe nava *New York* s-a dovedit atît de util în timpul exerciţiilor flotei în Marea Caraibelor din 1939, încît încă 20 de seturi similare au fost comandate şi desemnate pentru vasele şi staţiile de elită.

Între timp englezii fuseseră ocupaţi cu propria lor versiune cu privire la fenomenul undelor radio şi duseseră ideea încă şi mai departe decît americanii. La sfîrşitul anilor ’30, ei au dezvoltat primul sistem radar aeropurtat, care a fost cu succes folosit în Bătălia Angliei împotriva lui Luftwaffe. În octombrie 1940 ei au produs de asemenea primul radar operaţional aer-navă (Air-To-Surface Vessel sau ASV*). **Nu de mult timp cei doi aliaţi cooperau din plin pentru folosirea noii tehnologii atît de**

---

* Autorul se referă la atacul britanic aero-naval asupra bazei italiene din Taranto la care au participat portavioanele *Illustrious* şi *Eagle*. Baza a fost atacată de două valuri de avioane decolate de pe portavionul *Illustrious* la care au participat avioane torpiloare de tip Fairey Swordfish şi de bombardament în picaj. La atac au participat în total 11 avioane torpiloare, 6 avioane de bombardament în picaj şi 4 avioane de iluminare. (N. tr.)

* Primele radare ASV erau foarte primitive în comparaţie cu standardele actuale. Ele operau în banda 187 megahertz cu antene simple fixe „Yagi”, pe aripi. (N.A.)

importante. În vara anului 1941, o escadrilă a flotei S.U.A. cu avionul de tip „Martin PMB 1 Mariners“** **a fost înzestrat cu sisteme britanice radar ASV pentru operaţiile de patrulare antisubmarină în largul Islandei. La începutul anului 1942, Statele Unite aveau propriul său model în funcţie şi a început instalarea unor asemenea aparate pe avioanele PBY Catalina. Acum** Catalinele aveau ochi şi puteau vedea în întuneric.

Japonezii ştiau de cercetările americane şi britanice în domeniul radiodetectării. Într-adevăr, savanţii japonezi lucrau ei înşişi la această problemă încă din 1936, şi deşi nu au primit din partea cercurilor militare decît un sprijin moral, un model staţionar primitiv a fost pus în funcţiune în 1939. Dar, în euforia primelor victorii ale forţelor aliate, dezvoltarea radarului a ocupat un loc secundar. Unii conducători militari japonezi păreau să privească detectarea radio ca un concept defensiv care era cumva nedemn de spiritul de luptă japonez. În orice caz, evoluţia războiului nu părea să îndreptăţească necesitatea unui asemenea aparat în înfruntarea cu molîii americani. Se credea că orice avantaj tehnologic pe care Aliaţii îl pot obţine de pe urma inovaţiilor poate fi cu siguranţă contracarat de superioritatea demonstrată a luptătorilor japonezi care fuseseră antrenaţi să lupte în condiţii de vreme neprielnică, ca şi în întunecime totală. Ca rezultat al acestei incredibile atitudini, japonezii niciodată nu au

** Autorul se referă la hidroavionul Martin PBM Mariner conceput ca avion de patrulare, bombardament şi transport. Acest tip de avion a fost comandat firmei Martin de Marina militară a S.U.A. în 1937 şi prototipul a zburat în 1939 el fiind produs pînă în 1947. Principalele versiuni produse au fost PBM-1, PMB-3 şi PBM-5 incluzînd PBM-5 A care era o versiune amfibie. În timpul războiului principalele versiuni au fost PBM-1 şi 3 fiind folosite de forţele americane pentru patrulare de-a lungul coastelor şi cîteva au fost folosite în acelaşi scop de Comandamentul de coastă al R.A.F. Versiunea PBM-3 R din 1942 dispunea de o podea întărită şi facilităţi de îmbarcare pentru 20 de pasageri sau 9.000 livre de încărcătură. Hidroavionul avea două motoare de 1.700 CP de tipul Wright Cyclone R 2600-12 radiale şi o viteză maximă de 198 mile la o altitudine de 13.000 picioare. (N. tr.)

produs un radar într-adevăr eficient din punct de vedere operaţional. Ei vor plăti scump eşecul lor de a recunoaşte semnificaţia noii invenţii, şi atunci a fost prea tîrziu.

După cum s-a arătat deja, japonezii debarcaseră pe insula Tulagi în insulele Solomon, la începutul lui mai 1942, şi stabiliseră o bază de hidroavioane pe mica insulă adiacentă Gavutu. Acest lucru se făcea pentru pregătirea altor mişcări în josul lanţului de insule ale arhipelagului Solomon, către Noua Caledonie, Fiji şi Samoa. Dar victoria zdrobitoare a americanilor de la Midway îi făcea să arunce o privire mai atentă la planurile pe care le aveau în această zonă. Ei au hotărît ca să se pună accentul imediat pe cucerirea lui Port Moresby. De data aceasta, totuşi, ei urmau să-şi debarce trupele pe coasta de nord-est a Noii Guinee şi să le îndrepte peste Munţii Owen Stanley către obiectivul lor de pe ţărmul sudic. Planurile în legătură cu o ofensivă majoră către sud, prin Solomon, au fost pentru moment lăsate pe planul doi. Dar baza de hidroavioane de la Tulagi ar fi fost folositoare pentru protejarea flancului estic de o surpriză din partea americanilor, care se puteau infiltra brusc din direcţia aceea.

Pe de altă parte, americanii începuseră să se gîndească la o ofensivă a lor proprie în această parte a lumii. Generalul MacArthur la început s-a gîndit că un atac ar putea fi lansat direct împotriva fortăreţei japoneze de la Rabaul. Dar aceasta ar fi fost o acţiune formidabilă şi nerecomandabilă. Planificatorii flotei s-au gîndit că ar fi mai bine să se organizeze o debarcare iniţială la Tulagi şi după ce se asigură acea zonă să se înainteze prin lanţul de insule către bastionul inamicului de la Rabaul. La 2 iulie, Comitetul Întrunit al Şefilor de State Majore* a luat hotărîrea şi a

* Joint Chiefs of Staff (J.C.S.) – Comitetul Întrunit al Şefilor de State Majore a fost creat în anii 1941-1942, ca urmare a necesităţilor ridicate de cooperarea militară americano-britanică în cel de-al II-lea război mondial. J.C.S. era format din şeful Statului Major al forţelor terestre, (U.S. Army), generalul Marshal, din comandantul forţelor navale (Navy), amiralul King, din comandantul forţelor aeriene (Army Air Forces), generalul Arnold şi şeful de stat major al comandantului suprem (chief of Staff to the Commander in Chief) – funcţie fără precedent pînă atunci

ordonat un efort ofensiv în trei etape. În primul rînd forţele S.U.A. urmau să cucerească insulele Santa Cruz, Tulagi şi zonele adiacente, inclusiv marea insulă Guadalcanal. Apoi, ei ar ocupa restul Insulelor Solomon şi părţi din Noua Guinee. În cele din urmă, ei ar întreprinde un asalt asupra Rabaulului şi a zonei înconjurătoare.

În prima fază, capturarea insulei Tulagi a fost numită „Operaţia Watchtower“**. **Datorită resurselor foarte limitate care erau atunci disponibile pentru a asigura înaintarea, în glumă, dar destul de potrivit, ea a devenit cunoscută curînd sub numele „Operaţia şiret de ghete“ în rîndurile celor care erau însărcinaţi cu îndeplinirea ei. Comanda generală a operaţiei a revenit** viceamiralului Robert L. Ghormley, care tocmai fusese numit comandantul forţei din Pacificul de Sud şi din zonă (COMSOPAC)***. **Avioanele cu baza terestră, inclusiv hidroavioanele PBY, erau sub comanda** contraamiralului John S. McCain, comandantul aviaţiei din zona Pacificului de Sud şi marii unităţi operative Task Force 63. El îşi comanda forţele de pe nava bază de hidroavioane *Curtiss*, stabilită la Nouméa, în Noua Caledonie, şi mai tîrziu la Espiritu Santo, în Noile Hebride. Aceste din urmă insule vor constitui principala bază operaţională pentru „Operaţia Watchtower“.

La începutul lui iulie s-a descoperit că japonezii începuseră construirea unui aeroport pe Guadalcanal. Amiralul Ghormley, care avea serioase rezerve cu privire la acţiunea „Watchtower“ şi cu privire la ziua de 1 august, ca

---

în istoria S.U.A., amiralul Leaby. J.C.S. era responsabil de conducerea strategică a războiului şi corespundea în linii generale cu Marele Stat Major din armatele europene. J.C.S., deşi creat pentru necesităţile războiului, a continuat să existe şi după 1945. El se compune astăzi din preşedintele J.C.S., care este cel mai înalt rang din ierarhia militară americană, din şeful de Stat Major al forţelor terestre (U.S. Army), şeful operaţiunilor navale, Şeful Statului Major al forţelor aeriene (U.S. Air Force) şi Comandantul Corpului de infanterie marină. (N. tr.)

** Vezi lucrarea lui Samuel B. Griffith II, *Bătălia pentru Guadalcanal*, Editura Militară, Bucureşti, 1987. (N. tr.)

*** COMSOPAC – Commander South Pacific Force and Area. (N.tr.).

dată a atacului a recomandat CINCPAC* **ca operaţia să fie amînată pentru moment, pînă cînd vor putea concentra forţe mai mari. Amiralul Ernest J. King, care devenise şef al operaţiilor navale din martie al acelui an, privea construirea aeroportului ca un nou imperativ de a porni la acţiune, conform programului. Dacă japonezilor li se permitea să-şi atingă acest obiectiv, ei se puteau aştepta ca aceştia să folosească aeroportul pentru a-şi continua înaintarea spre sud, ameninţînd baza S.U.A.** de la Espiritu Santo.

Un detaşament format din cinci avioane PBY din escadrilele VP-11 şi VP-14, sub comanda locotenentului Jim Cobb, a început să opereze de la Ndeni din insulele Santa Cruz, la 5 august.

„Ordinul de operaţii ne preciza să „Capturăm Ndeni". Aşa că noi ne-am îndreptat în cinci avioane de patrulare şi am amerizat în Graciosa Bay pentru a fi sprijiniţi de nava bază de hidroavioane USS *McFarland*. Aceasta a constituit capturarea lui Ndeni".

Nava bază pentru hidroavioane *Mackinac* s-a deplasat încă şi mai departe spre nord cu încă nouă avioane Catalina de la escadrila VP-23, şi pe data de 7 august a ancorat în estuarul dintre Insulele Malaita şi Maramasike, la numai 75 mile distanţă de Tulagi. Avioane de la cele două nave împreună cu altele de la Espiritu Santo măturau oceanul către nord şi est de Guadalcanal, căutînd forţele inamice care s-ar fi putut să fie trimise la sud pentru a se opune debarcării. N-au găsit nimic. „Din fericire", spunea Cobb, „întreaga operaţie a fost o surpriză completă pentru japonezi. N-am întîlnit aproape nici o opoziţie cu excepţia cîtorva hidroavioane".

Infanteriştii marini, comandaţi de generalul maior Alexander A. Vandegrift, au debarcat pe insulele Guadalcanal şi Tulagi la 7 august, sprijiniţi de marea unitate operativă 61 (Task Force 61) a viceamiralului Frank Jack

* CINCPAC – Commander in Chief U.S. Pacific Fleet. (N.tr.).

Fletcher*. **La s**fîrşitul zilei următoare, toate obiectivele asaltului fuseseră atinse, inclusiv importantul aeroport de la Guadalcanal. Acolo inamicul – din care majoritatea era constituită din unităţi de construcţii – pur şi simplu s-a retras în junglă pentru a aştepta întăriri. Pe insula Tulagi şi pe micile insule adiacente Gavatu şi Tanambogo, mica garnizoană japoneză avea de ales între capitulare sau anihilare. În zorii dimineţei de 7, comandantul a transmis prin radio decizia sa la Rabaul. „Forţa inamicului este covîrşitoare. Ne vom apăra poziţiile pînă la moarte“. Şi aşa au şi făcut. Avioane din Flotila 25 aeriană au fost trimise în grabă pentru a ajuta pe apărători, dar acestea au fost anihilate efectiv de avioanele cu baza pe portavioane ale amiralului Fletcher.

Debarcările au fost un succes deplin dar lupta de-abia începuse. Asaltul neaşteptat american de la Guadalcanal acum ameninţa planurile de expansiune japoneze ca şi cuceririle deja făcute. Afrontul nu putea rămîne nepedepsit. În ciuda certitudinii unui contraatac japonez, amiralul Fletcher a ales acest moment ca să-şi retragă marea sa unitate operativă de portavioane către sud, lăsînd navelor de luptă de suprafaţă ale Forţei amfibii a contraamiralului Richmond Kelly Turner – misiunea să păzească capul de pod de pe coastă, ca şi transportoarele şi cargourile încă nedescărcate în larg. Era o serioasă greşeală de gîndire.

În după amiaza zilei de 7 august, viceamiralul Gunichi Mikawa, la bordul crucişătorului greu *Chokai* a ieşit din portul Simpson de la Rabaul, cu două crucişătoare uşoare şi

---

* Fletcher, Frank Jack (1885-1973) – unul din cei mai renumiţi amirali americani din al II-lea război mondial. Participant activ la luptele din Pacific el a comandat marile unităţi operative (Task Force) din bătălia din Marea Coralilor (7-8 mai 1942), împiedicînd pe japonezi să ocupe Port Moresby, din bătălia de la Midway (4-6 iunie 1942) obţinînd o victorie strălucită asupra grupării de portavioane japoneze; participă la bătăliile aeronavale pentru Guadalcanal dar, datorită pierderilor repetate de portavioane *Yorktown* la Midway, *Saratoga* şi *Wasp* în luptele pentru Guadalcanal este transferat pe teatrul de operaţiuni din Pacificul de nord. Este apreciat ca nedepăşit în lupta defensivă şi ofensivă cu obiective limitate. (N. tr.)

un distrugător, întîlnindu-se cu alte patru crucişătoare pe mare. Apoi ele s-au îndreptat spre sud, inaintînd prin Strîmtoarea New Georgia (The Slot)*, **pentru a ajunge la destinaţia lor în primele ore ale dimineţii de 9 august. Americanii nu se** puteau măsura cu japonezii, bine antrenaţi în lupte de noapte, aşa că bătălia de la Insula Savo s-a desfăşurat prost. Crucişătoarele *Vincennes*, *Astoria* şi *Quincy* au fost pierdute, ca şi crucişătorul australian *Canberra*. *Chicago* a fost grav avariat. Mikawa şi marea sa unitate operativă s-a îndreptat către nord triumfător.

În aceste circumstanţe, amiralul Turner nu avea altă alternativă rezonabilă decît să-şi retragă vasele din zonă, lăsînd pe infanteriştii marini într-o poziţie de neinvidiat. Dar aceasta era prima mare ofensivă terestră în Pacific şi infanteriştii marini nu veniseră ca să stea. Personalul batalionului 1 de geniu de infanterie marină s-a pus rapid pe lucru şi a terminat pista de aviaţie începută de japonezi; mai tîrziu, această construcţie a căpătat numele de aeroportul Henderson**. **Un avion amfibie Catalina PBY-5 A a aterizat** în ziua de 12 august şi pe data de 20, avioanele de vînătoare şi bombardierele în picaj ale Corpului de infanterie marină operau de pe acest aeroport.

După bătălia de la Insula Savo, japonezii au început să practice metoda întăririi şi reaprovizionării trupelor lor de pe Guadalcanal în timpul nopţii. Vasele lor au înaintat în jos prin strîmtoarea „The Slot“, la adăpostul întunericului pentru a descărca încărcătura de oameni şi material şi apoi pentru a bombarda poziţiile puşcaşilor marini de pe „Henderson Field“, înainte de a se îndrepta spre nord din nou. La vremea cînd soarele se ridica ei erau înapoi sub umbrela bazei lor aeriene de la Rabaul. Vizitele nocturne care se repetau deveniseră atît de obişnuite încît erau

---

* The Slot – numire dată acestei strîmtori care înseamnă deschizătură pentru introducerea unei monede. (N. tr.)

** „Henderson Field“ – nume dat aeroportului de pe Guadalcanal, în onoarea unui pilot de infanterie marină care a murit eroic, prăbuşindu-se cu avionul său în lupta de la Midway (N. tr.)

cunoscute sub numele de „Tokyo Express“*. **Japonezii, foarte acasă în condiţiile de noapte, operau aproape fără teamă de represalii şi flota S.U.A.** nu părea capabilă să facă ceva pentru a-i pedepsi.

Mai tîrziu, în cursul aceleiaşi luni, inamicul a venit în sud cu forţe numeroase pentru o luptă care va fi mai tîrziu numită „Bătălia din estul insulelor Solomon”. Hidroavioanele PBY care îşi aveau baza la nava bază de hidroavioane *Mackinac*, acostată la Ndeni în Insulele Santa Cruz, a localizat un grup de transport în dimineaţa zilei de 23 august, dar un grup de cinci hidroavioane Catalina, lansate în timpul nopţii nu au putut găsi din nou vasele japoneze care se apropiau. În dimineaţa următoare, un PBY a găsit portavionul *Ryujo*** şi escorta lui. În bătălia care a urmat, avioane de pe portavionul *Saratoga* l-au scufundat pe *Ryujo*. Japonezii de asemenea au pierdut un distrugător şi au suferit avarii grele la alte nave. Dar toate acestea au modificat puţin tipul ciudat de operaţii care se dezvolta. În timpul zilei flota S.U.A. controla zona din jurul Guadalcanalului şi a adus acolo provizii şi întărituri sub acoperirea aeriană a avioanelor de pe „Henderson Field“. Dar în timpul nopţii era o poveste cu totul diferită. Atunci Tokyo Express venea în josul strîmtorii „The Slot“, sub acoperirea întunericului nopţii, pentru a-şi debarca trupele şi pentru a-i „ciomăgi“ pe infanteriştii marini de la Henderson cu focul artileriei navale. Era ca şi cînd ar fi existat o înţelegere între cele două părţi, lăsînd

---

* „Tokyo Express“ – „Expresul de Tokyo“, grup de nave japoneze în special distrugătoare care transportau trupe, alimente, muniţii pentru garnizoana japoneză de pe Guadalcanal. Aceste transporturi se făceau noaptea, după care navele bombardau poziţiile americane de pe „Henderson Field“. Pentru amănunte vezi lucrarea lui Samuel B. Griffith II, *Bătălia pentru Guadalcanal*, Editura Militară, Bucureşti, 1987; capitolul Expresul de Tokyo. (N. tr.)

** Autorul se referă la portavionul japonez uşor *Ryujo* care a fost construit între 1929-1933. El a avut un deplasament iniţial de 7.500 t dar ca urmare a unor transformări ulterioare a ajuns la un deplasament de 10.600 t. *Ryujo* a fost apreciat încă din anii 1934-1935, ca mult prea mic aşa că portavioanele japoneze proiectate după această dată au avut un deplasament mult mai ridicat.

americanilor schimbul de zi şi japonezilor cel de noapte. Şi lucrurile au continuat astfel, tot timpul lui septembrie şi octombrie.

Chiar cînd nu era nici un bombardament, rareori infanteriştii marini de pe Henderson aveau parte de un somn bun în timpul nopţii. La începutul lui octombrie, japonezii au început să aibă obiceiul de a trimite un singur avion pentru a-i hărţui pe americani după căderea nopţii. Deşi aceste avioane rareori făceau serioase avarii, vizitele lor nocturne îşi luau plata prin obosirea şi uzarea sistemului nervos. Într-un fel sau altul, infanteriştii marini îşi păstrau simţul umorului şi singuraticul tîlhar japonez era cu afecţiune poreclit „Maşina de spălat Charlie“.

O bătălie navală în largul insulei Savo pe data de 11 şi 12 octombrie, mai tîrziu cunoscută sub numele de Bătălia de la Cape Esperance, i-a costat pe japonezi cîteva vase. Totuşi ei erau capabili să debarce pe ţărm trupe, artilerie de cîmp şi provizii. Americanii au întărit pe infanteriştii marini în timpul zilei de 13, în ciuda unei oarecari opoziţii a avioanelor inamice şi a artileriei sale terestre. Dar în noaptea aceea (de fapt în primele ore ale zilei de 14), viceamiralul Takeo Kurita a ajuns în largul insulei cu două cuirasate şi alte nave de luptă de suprafaţă. Aceşti giganţi au dat oamenilor de pe Henderson Field o bătaie cruntă, pe care nici unul din cei care a trăit-o n-a putut-o uita vreodată. Cîmpul era găurit cu cratere făcute de marile proiectile de 14 inci şi peste jumătate din avioanele americane erau distruse. În noaptea următoare, japonezii au lovit pe infanteriştii marini din nou, de data aceasta cu tunuri de 8 inci. Scopul acestui atac puternic a fost să se distrugă sau să se imobilizeze avioanele de pe Henderson pentru a face aeroportul inutilizabil.

În dimineaţa zilei de 15, tabloul a devenit clar. Acolo, la o distanţă nu mai mare de zece-douăspreceze mile, era o forţă inamică de transport, care debarca oameni şi materiale. Şi infanteriştii marini puteau face foarte puţin pentru a-i împiedica. Ei în mod virtual nu aveau carburanţi şi numai cîteva avioane în stare de zbor le mai rămaseră.

Această minusculă moştenire aeriană a fost adunată împreună pentru a pune la cale un efort hotărît, care să împiedice debarcarea inamicului.

Este uluitor ce se poate înfăptui numai cu hotărîrea. Mecanicii infanteriştilor marini au reparat un mic număr de bombardiere în picaj de tip SDB Dauntless* **şi au stors ultimele picături de combustibil** de la avioanele avariate care erau împrăştiate în jur, pentru a-i asigura generalului maior Roy Geiger, comandantul forţelor aeriene ale Corpului de infanterie marină, o oarecare capacitate de atac. Chiar şi avionul generalului, un PBY-5A, cunoscut sub numele de Gîsca albastră, a fost trimis la luptă. Maiorul Jack Cram, pilotul personal al generalului, a luat cîte o torpilă sub fiecare aripă a greoiului hidroavion Catalina şi s-a

---

* Autorul se referă la bombardierul uşor Douglas SBD-Dauntless care a fost proiectat de Douglas Aircraft Company, în 1939 şi era pe cale de a fi perimat în timpul atacului de la Pearl Harbour, dar în absenţa unui înlocuitor potrivit a devenit coloana vertebrală a războiului aerian din Pacific şi a făcut excelente servicii ca avion de bombardament, bombardament în picaj şi recunoaştere. Robusteţea şi fiabilitatea sa a fost evidenţiată de faptul că avionul Dauntless a avut cea mai scăzută rată de pierderi faţă de orice tip de aparat cu baza pe portavion. După o serie de modificări incluzînd şi un motor Cyclone de 1.000 CP acest aparat a intrat în producţia de serie sub numele SBD-1 pentru corpul de infanterie marină a S.U.A. în vara anului 1939 construindu-se 57 de aparate din acest model. Această serie a fost urmată de modelul SBD-2 destinat Flotei S.U.A., din care s-au construit 87 aparate. Acest model era dotat cu autopilot şi-i fusese revizuit armamentul şi instalaţiile de combustibil. Din această perioadă forţele tereste ale SUA au început să se intereseze de acest tip de bombardier achiziţionînd 78 de aparate din 252 avioane SBD-3 care au fost codificate A-24. Forţele terestre au mai achiziţionat 170 de avioane A-24 A şi 615 A-24 B, care corespundeau aparatelor tip SBD-4 şi SBD-5 destinate flotei militare. Modificările aduse modelelor ulterioare au fost minore dar SBD-5 avea un motor Cyclone de 1.200 CP de tip Wright R-1820-60 şi radar. Bombardierul SBD-5 Dauntless avea un echipaj de 2 persoane; viteza 252 mile pe oră, la o înălţime de 13.800 picioare; plafon 24.300, raza de 1.115 mile şi era înarmat cu 2 mitraliere calibrul 50 şi 2 mitraliere calibrul 30; 2 bombe de 100 livre sau o bombă de 500 livre, sau o bombă de 1.000 livre, sau 2 încărcături de adîncime de 250 livre. Producţia totală a avionului Douglas SBD-Dauntless a fost de 5.936 aparate pînă în iulie 1944 cînd a fost sistată. (N. tr.)

alăturat bombardierelor în picaj la atacul împotriva transportoarelor.

Cerul care acoperea zona de debarcare era plin de avioane de vînătoare, dar Cram le-a ignorat şi zburînd foarte aproape de luciul apei a orientat marele „Cat“ chiar asupra unuia dintre transportoare, lansînd torpila de la distanţă mică. Una şi-a nimerit ţinta şi a făcut o gaură în partea laterală a vasului. Apoi el s-a îndreptat înapoi spre Henderson, cu un roi de avioane Zero, lovindu-l fără milă. Dar era un lucru în legătură cu Catalinele pe care alţii înaintea lui îl descoperiseră în situaţii similare. Ele erau rezistente! Catalina putea fi maltratată mult şi bine şi ea tot se menţinea în zbor! Jack Cram şi Gîsca albastră exact acest lucru îl făceau. Pe măsură ce se apropiau de aeroport, artileria antiaeriană de pe pămînt a făcut de petrecanie la două din avioanele Zero. Un al treilea a urmărit *„gîsca“* pînă la aterizare şi a fost doborît de un avion de vînătoare de tipul F4F Wildcat*.*

---

* Este vorba de avionul de vînătoare şi vînătoare-bombardament cu baza pe portavion, Grumman F4F Wildcat care a fost avionul de vînătoare standard, cu un singur loc, al Flotei militare a Statelor Unite în momentul cînd S.U.A. a intrat în război. Acest aparat este cunoscut sub numele Martlet în dotarea Marinei Britanice, fiind primul avion de tip american care a doborît un bombardier german. Primele experimentări ale avionului au început în 1937. După numeroase modificări în 1939 este lansată prima comandă de 78 de avioane F4F-3, urmată apoi de 243 aparate F4F-4 şi un număr şi mai mare de F4F-5 în 1941. Din octombrie 1940 Marina Britanică are în dotare 85 aparate G-36 A, versiunea de export F4F-3 cunoscută sub numele Martlet I. În anii următori livrările către britanici continuă înregistrîndu-se circa 1.032 avioane Martlet în versiunile Mk II, III, IV, V, VI. Grumman Aircraft Engineering Corporation a construit pînă în mai 1943, 1.971 avioane Wildcats, producţia fiind transferată apoi companiei Eastern Aircraft Division of General Motors care a construit 5.971 de aparate numite FM-1 şi FM-2. Avionul Grumman F4F-3 Wildcat era dotat cu un motor de 1.200 CP, Pratt Whitney R-1830-76, viteza maximă 328 mile pe oră la 21.000 picioare, plafon 37.500 picioare, raza maximă de acţiune 1.150 mile, armament patru mitraliere cal. 50; două bombe de 100 livre facultativ. În cadrul Flotei militare a S.U.A. din Pacific avioanele Wildcat, deşi copleşite numeric de opoziţia japoneză, au dat rezultate foarte bune în luptă, în ciuda unor imperfecţiuni aerodinamice. În cadrul Marinei Britanice avioanele Martlet, începînd din ianuarie 1944, au fost

Catalina arăta ca o bucată de şvaitzer cînd Cram s-a îndreptat spre zona de parcare. Generalul Geiger a întîmpinat avionul cu o încruntare din sprîncene şi l-a ameninţat pe pilotul uluit, cu curtea marţială, pentru pagubele aduse avionului său. Apoi un zîmbet tăios a început să apară la colţurile gurii generalului şi Cram a înţeles că acesta glumise. Maiorul a fost mai tîrziu decorat cu Navy Cross* pentru curajul său.

Cinci avioane Catalina care operau de la nava bază pentru hidroavioane *Mackinac* în insula Vanikoro, nu au fost la fel de norocoase. La 14 octombrie, unul din aceste avioane, pilotat de locotenent (j.g.) Melvin Butler, a luat contactul cu o mare unitate operativă japoneză. A reuşit să transmită un raport cu privire la poziţia ei şi informaţia că fusese lovit. Aceasta a fost tot. Avionul nu a mai reuşit să se întoarcă la nava sa bază pentru hidroavioane. Celelalte patru Cataline rămase au fost lansate în zorii zilei următoare pentru a localiza forţa inamică. Ei au găsit-o. Două dintre cele patru PBY-uri au fost doborîte de focul puternic antiaerian, pe care navele le-au îndreptat în marile hidroavioane. Locotenentul (j.g.) Dave Walkinshaw a raportat poziţia, direcţia şi viteza a două crucişătoare şi a trei distrugătoare înainte de a bate în retragere. Un alt Catalina a scăpat de la distrugere.

Au fost alţi piloţi de Cataline care au avut o activitate foarte intensă în această perioadă. Unul dintre ei a fost locotenentul (j.g.) Alan Rothenberg, care a participat la atacul aerian de noapte cu tropile la Midway, dar care a venit acasă cu mîinile goale. Noaptea aceea a fost o mare dezamăgire pentru el, ca şi pentru fiecare din oamenii de la bordul avionului său. Acum aveau o nouă ocazie.

Rothenberg şi echipajul său fuseseră trimişi de la Pearl în august pentru a opera în sud în arhipelagul Solomon ca un detaşament format dintr-un singur avion, din escadrila

---

rebotezate Wildcat şi au acţionat de pe portavioanele britanice în Atlantic şi Mediterana, desfăşurînd şi acţiuni anti-submarin, de sprijin terestru şi protecţie a convoaielor navale. (N. tr.)

* Navy Cross – Crucea Marinei (N. tr.)

VP-51. Ei îndepliniseră multe misiuni de noapte de la nava bază de hidroavioane *Curtiss*, aflată la Espiritu Santo. Împreună cu echipajele din alte escadrile, au considerat vremea ca cel mai de temut inamic. Uneori cîte un întreg zbor de 12 ore era efectuat cu ajutorul instrumentelor, de la decolare pînă la aterizare. Multe ore s-au petrecut fără a face vreun contact cu japonezii sau cercetînd suprafaţa apei în căutarea lor.

Dar mai erau şi astfel de nopţi. La aproximativ orele 2,00, în ziua de 16 octombrie, Jim Cobb a prins pe radar o formaţie inamică, a coborît la o sută de picioare şi şi-a croit drum către ea. Cîteva momente mai tîrziu a făcut contactul vizual şi şi-a ales o ţintă mare.

„Ne-am îndepărtat de vas şi am făcut cîteva exerciţii de apropiere cu radarul. Ei nu au tras în noi. În sfîrşit, la cea de-a patra încercare am realizat o poziţie ideală şi conduşi de radar am lansat torpila imediat ce am putut vedea nava, care era destul de aproape. Noi am realizat o lovitură frumoasă, dar bănuim că torpila nu a explodat... noi ne temem că am lansat-o prea de aproape pentru a se arma.

A mai fost un avion cu torpile la bord care s-a îndreptat spre Guadalcanal în noaptea aceea, la aproximativ 180 de mile distanţă. Am stabilit contactul radio cu el şi i-am transmis semnalele MO. El a folosit semnalele noastre MO şi apoi radarul său pentru a sosi. Radarul a funcţionat foarte corect”.

Celălalt avion era 51-P-5 pilotat de Al. Rothenberg. Deşi un omuleţ ca înfăţişare, în agresivitate el era chiar înfocat pe măsură ce inamicul se apropia. Soarta îl înşelase la Midway şi nu voia ca acest lucru să se mai întîmple odată.

Fusese un zbor lung şi lipsit de evenimente în noaptea aceea, şi invitaţia lui Cobb pica tocmai bine. După cum îşi aminteşte Rothenberg noaptea era întunecoasă, fără prea mulţi nori. După ce a prins pe radarul său un şir de nave, el a coborît uşor hidroavionul său Catalina pînă la cincizeci de picioare. Voia să facă mai întîi o recunoaştere şi spera să alarmeze cît mai puţin posibil pe japonezi. Dar perspectiva redusă lucra în ambele sensuri la altitudinile mici. Dintr-o

dată o siluetă mare a apărut pe neaşteptate drept înainte şi Rothenberg a tras înapoi de manşe pentru a evita o coliziune certă. A ratat lovirea crucişătorului inamic numai cu cîteva picioare. A fost o întîlnire foarte strînsă, dar nu era mult timp de gîndire acum despre acest lucru. Crucişătorul acela era al lui şi el nu avea de gînd să-l lase să-i scape. El a început o întoarcere de 180° către babord şi în timp ce o executa deodată s-a găsit el însuşi chiar în mijlocul unei alte coloane întunecate, care înainta paralel cu prima. Pe cînd a virat strîns cu hidroavionul său Catalina, deasupra, vasele inamice au deschis asupra lui un puternic foc antiaerian. Deloc speriat de primirea ostilă care i se făcea, Rothenberg a coborît rapid din nou, la 50 de picioare altitudine şi s-a îndreptat apoi către prima coloană. În mod curios, focul inamic a încetat. În mod cu totul nepotrivit, Rothenberg se plasase între cele două coloane, aşa că tunarii frustraţi nu puteau să tragă în el fără să-şi pună în pericol propriile lor nave. Acum silueta uriaşă din nou a apărut din întuneric în faţă şi de astă dată Rothenberg a dat drumul torpilei. Pe cînd trecea pe deasupra coloanei pentru a doua oară, s-a produs o flacără uriaşă şi un binevenit şoc de explozie. Echipajul bătrînului hidroavion Catalina a ştiut în acel moment că şi-a atins ţinta.

În noaptea de 20 octombrie au avut o nouă şansă de a-şi face simţită prezenţa. De data aceasta ei erau înarmaţi cu bombe de 250 de livre şi fuseseră trimişi să găsească şi să atace Tokyo Express. Ca de obicei nu se aflau forţe navale ale S.U.A. în acţiune în acea zonă, aşa încît orice ar fi găsit ei era un vînat atrăgător. Zburînd la o înălţime de 1.500 de picioare ei au căutat timp de cîteva ore fără nici un rezultat. Apoi, traseul lor desemnat i-a dus în largul capului Tassafaronga, şi ei au ajuns deasupra o două nave de luptă şi a două transportoare. Erau destul de aproape cînd vasele au fost detectate pentru prima oară şi Rothenberg a îndreptat hidroavionul Catalina într-un picaj lent. Copilotul George Coleman, care ţinea lansatorul, aştepta semnalul comandantului avionului pentru a lansa bombele. Planul lui Rothenberg era să-şi ducă armele chiar

deasupra vasului, minimalizînd astfel şansa de a lansa prea departe sau prea aproape. Cînd ţinta a umplut parbrizul, el a strigat într-o rapidă succesiune: „Lansaţi unu, lansaţi doi, lansaţi trei, lansaţi patru!“ şi Coleman s-a conformat. Cam în acelaşi timp vasul inamic a deschis focul şi aerul era plin de metalul fierbinte care zbura peste tot. Flăcările focului de artilerie făceau imposibil să se vadă dacă bombele îşi atinseseră ţinta. Rothenberg a manevrat violent. A lătrat grăbit către radiofonist: „Spune-i bazei radistule că am atacat un crucişător şi că întreaga flotă japoneză trage în noi!“ Şi cu o undă întîrziată de umor a adăugat: „Şi mai spune-le că ne întoarcem la bază speriaţi de moarte!“ Un ofiţer de comunicaţie zîmbitor i-a întîmpinat cînd au aterizat şi i-a înmînat lui Rothenberg o copie a mesajelor sale, ca amintire. Conştiinciosul radiofonist transmisese totul mai departe, cuvînt cu cuvînt, aşa cum i s-a dictat.

Nimeni nu se îndoia că operaţiile de luptă în timpul nopţii deasupra apelor erau periculoase cînd simplu act de decolare sau amerizare chiar la Espiritu Santo, după lăsarea întunericului, devenea de asemenea, un lucru primejdios. Insula avanpost a înflorit peste noapte cînd a devenit un depozit principal de provizii şi materiale ca şi scena pe care se organizau operaţiile militare în această parte a lumii. Vase de război, transportoare, cargouri, mici ambarcaţiuni şi hidroavioane roiau încontinuu într-o forfotă necurmată. Una din amintirile care-i este vie în memorie lui George F. „Blackie“ (Ţiganul) Poulos, pe vremea aceea locotenent în escadrila VP-11, sînt decolările în întuneric într-un port aglomerat cu peste 100 de vase legănîndu-se la ancoră.

„Nu existau lumini pentru a fi folosite ca puncte de reper, se conturau vag numai siluetele întunecate ale vaselor, atît de multe încît o decolare în linie dreaptă era de-a dreptul imposibilă. Eu încă mai simt cum îmi tremura fundul în pantaloni cînd decolam şerpuind cu PBY-ul printre alte nave; simţeam cum înaintează şi cum ultimele picături de apă se desprindeau de pe fuselaj şi aripi cînd mă desprindeam pentru a decola.

Într-o dimineaţă, pe cînd ocoleam o navă, o balenieră a

traversat între alte două nave, oferind toate şansele unei coliziuni în partea babordului nostru. Am conchis că dacă eu puteam s-o văd, şi ea, la rîndul ei, mă poate vedea şi auzi – dar n-a fost aşa. Cînd a fost clar că sîntem pe cale de a ne ciocni, am tras maneta regulatorului din babord şi am lovit cu piciorul profundorul din stînga. Între timp, cîrmaciul ei ne-a observat şi a cîrmuit spre dreapta sa. El şi toţi pasagerii săi au abandonat baleniera care s-a îndreptat între vîrful aripii de la babord a PBY-ului şi elicea motorului de pe aceeaşi parte.

Am dat drumul motorului din babord, mi-am îndreptat direcţia şi mi-am continuat decolarea şi misiunea din ziua aceea. Credinciosul PBY nici măcar nu şi-a modificat ritmul ascensiunii în timpul acestei manevre severe.

La întoarcerea din misiune, în aceeaşi seară, am aflat că incidentul a fost văzut de pe una din navele din împrejurimi. Toţi ocupanţii au fost culeşi din apă nevătămaţi şi baleniera a fost recuperată după ce s-a izbit de cîteva nave“.

Dar piloţii PBY-urilor începeau să înţeleagă că dacă operaţiile de noapte erau pline de pericole, întunericul de asemenea îi ascundea şi îi proteja. Şi pentru că întunericul ascundea atît de bine apropierea lor, el a introdus un nou element de surprinză în joc, ajutîndu-i pe ei să exploateze frica instinctivă a omului care vine odată cu întunericul. Ei inversaseră rolurile cu inamicul lor nocturn, din vînat deveniseră vînători.

Unele dintre cele mai inventive echipaje ale Catalinelor, aparţinînd escadrilei VP-11, operînd acum de la nava bază pentru hidroavioane *Curtiss,* aflată la Espiritu Santo, născocise un mod de a ridica rata de supravieţuire în timpul acestor incursiuni de noapte. Folosind materialele pe care le aveau la îndemînă ei au născocit un amestec de săpun şi funingine cu care acopereau hidroavioanul PBY de la cap la coadă. Catalinele, niciodată vestite pentru frumuseţea lor, aveau acum o înfăţişare jalnică şi sinistră în acelaşi timp. Dar într-o noapte întunecoasă, această originală înfăţişare le făcea aproape invizibile pentru vasele de suprafaţă sau

pentru hidroavioanele, avioanele de vînătoare care mai apăreau uneori. Cînd le întîlneau pe acestea din urmă Catalinele au descoperit că puteau coborî pînă aproape de pînza apei, încît avionul inamic nu mai putea trece pe sub ele. Văzută de sus, Catalina neagră părea să fie absorbită de suprafaţa întunecată a oceanului şi dispărea pur şi simplu. Dacă avionul de vînătoare, într-un fel sau altul, continua să menţină contactul şi făcea un atac în picaj el risca să cadă direct în apă, pentru că percepţia sa vizuală era distorsionată cu privire la adîncime şi la acea altitudine nu era nici o marjă pentru eroare. Într-un cuvînt era o tactică defensivă foarte bună.

Acum Catalinele luaseră o pagină din manualul japonez de fente murdare, fentele pe care le scorneşte lupta. Într-o noapte, Jim Cobb a decolat către Guadalcanal, unde urma să petreacă cîteva ore pentru a-i trata pe japonezi cu medicamentele sale. Lansatoarele de bombe de pe aripi au fost încărcate cu bombe grele, în timp ce în interiorul avionului fiecare colţişor liber a fost înţesat cu bombe anti-infanterie. Toată noaptea au zburat încoace şi încolo peste liniile inamice, uneori lansînd numai un proiectil, alteori trimiţînd cîte trei sau patru deodată. Bombele depozitate în interiorul avionului erau aruncate prin trapa de la mijlocul avionului de un membru voios al echipajului, la semnalul pilotului. După fiecare trecere, PBY-ul se depărta de zona bombardată pentru un timp sugerînd inamicului că atacul se terminase. Apoi se întorceau pentru a repeta spectacolul. Aceste operaţii au rămas cunoscute sub numele zborurile lui „Louie the Louse“ (Louie păduchiosul)*.

În acea noapte, Cobb a născocit, fără să vrea, numele*

---

* Operaţii similare făceau şi piloţii japonezi asupra aeroportului Henderson de pe Guadalcanal, iar avioanele respective purtau acelaşi nume. Vezi Samuel B. Griffith II, *Bătălia pentru Guadalcanal*, Editura Militară, Bucureşti, 1987. (N.tr.)

* Un sumar narativ al operaţiilor escadrilei VP-12, intitulat „Bătrînele Pisici Negre“, datat 29 iunie 1943, îl numeşte pe comandorul C.F. Coe, ofiţer cu operaţiile al COMAIRSOPAC, ca inventatorul denumirii „Pisica Neagră“. Fără nici o îndoială că numele a apărut spontan, din mai multe părţi, ca fiind unica denumire posibilă pentru acest tip de

sub care PBY-urile aveau să fie cunoscute în tot Pacificul de Sud. Pe cînd părăsea Espiritu Santo pentru un zbor spre nord, el i-a trimis prin radio generalului Geiger la Guadalcanal că vor veni. Într-un efort de a scurta transmisiile de radio, mesajul său scurt criptic suna simplu: „The Black Cats flies tonight”**.**

6

Ascuţindu-şi ghiarele

Viceamiralul John S. McCain a fost înlocuit la COMAIRSOPAC la 20 septembrie 1942 de către contraamiralul Aubrey W. Fitch. McCain făcuse o treabă extraordinară organizînd şi conducînd operaţiile aeriene pentru aviaţia cu bază terestră în campania pentru Guadalcanal şi era, de asemenea, foarte stimat de echipajele avioanelor Catalina (Cat). „Mergea cu noi în unele din misiunile noastre de noapte“ îşi aminteşte Jim Cobb. „Făcea acest lucru fără ifose şi nu permitea nici un fel de publicitate. Pur şi simplu apărea înainte de decolare şi se suia liniştit în avion“. McCain a dorit să-şi formeze o opinie mai apropiată de realitate cu privire la operaţiile întreprinse de avioanele Catalina din punctul de vedere al oamenilor care erau realmente implicaţi în ele. El avea nevoie să ştie problemele cu care se confruntau şi ce putea aştepta în mod rezonabil de la oamenii cărora li s-a cerut să zboare în condiţii vitrege de noapte, unde vremea, oboseala şi întunericul puteau ucide tot atît de sigur ca şi un baraj antiaerian. Vizitele neanunţate ale amiralului

avion. (N. A.)

** „Pisica neagră zboară la noapte“ – unde Black Cat semnifică prescurtarea de la Catalina cea neagră (N. tr.)

aveau un efect binefăcător asupra moralului echipajului. Iată, exista un om care pur şi simplu era dispus să se pună chiar în situaţia lor. Echipajele avioanelor Catalina îl admirau, şi-l considerau pe McCain ca pe unul de-al lor.

Aubrey Fitch, cumva cu mai puţină personalitate de la natură a fost socotit de unii oarecum prea distant. Alţii însă aveau încredere în el. Era în mod clar o personalitate diferită, cu o altă filozofie de comandă. Fitch făcea uz la maximum de structura organizatorică şi se baza mult pe opiniile şi recomandările statului său major. Cerea rezultate superioare oamenilor săi din comandament şi aştepta de la ei răspunsurile cele mai corecte, cînd le cerea. Dar Fitch cu greu a uitat de activitatea echipajelor avioanelor Catalina. El ştia, de asemenea, că PBY-urile dăduseră bune rezultate în activităţile de noapte şi intenţiona să dezvolte acest concept în viitor. Se ştia că Fitch obişnuia să cheme în cabina sa pe unii piloţi după întoarcerea din zbor din misiunile de noapte pentru a le solicita opiniile cu privire la eficacitatea operaţiilor. Al. Rothenberg îşi aminteşte că a fost convocat de Fitch după atacul său de noapte cu torpile din 16 octombrie pentru a fi chestionat în amănunt de către amiral. Alţii confirmă că aceasta era practica lui curentă de lucru.

Octombrie a adus o altă schimbare importantă în structura organizatorică a campaniei din Insulele Solomon. Pe data de 18 comanda generală a operaţiei din Pacificul de sud a trecut viceamiralului William F. Halsey Jr. Jim Cobb îşi aminteşte bine că „a fost o mare schimbare – o schimbare extraordinară în moralul oamenilor care formau trupele cînd Halsey a preluat comanda de la predecesorul său. A fost schimbare totală în atitudine, datorită forţei personalităţii sale“. Într-adevăr Halsey era bine cunoscut ca un comandant agresiv, genul de om pe care subordonaţii îl urmează oriunde. Reţeta sa pentru victorie era precisă şi la obiect: „Omorîţi-i pe japşi, omorîţi-i pe japşi, omorîţi cît mai mulţi japşi!“ Nu prea era loc de interpretări greşite.

Halsey a preluat comanda COMSOPAC-ului tocmai în timpul uneia din bătăliile majore ale campaniei, în care

japonezii făceau un efort concentrat pentru a anihila forţele americane din zonă şi pentru a-şi recîştiga momentul pierdut. Obictivul lor pe uscat era recucerirea aeroportului Henderson. În plus faţă de marele număr de trupe japoneze care fuseseră debarcate pe data de 15, întăririle au continuat să curgă în timpul nopţii via Tokyo Express. Între data de 20 şi dimineaţa zilei de 26, aceste trupe şi unele care deja erau acolo au făcut încercări îndrăzneţe uneori chiar sinucigaşe, în încercarea de a disloca forţele terestre americane de la Henderson, fără succes însă. Pierderile lor se numărau cu miile.

Aceasta a fost o perioadă de activitate susţinută. Serviciile de informaţii raportau o mare regrupare a unităţilor flotei japoneze la Tonelei Harbor, în partea de sud a Bougainville-ului. Nu era aproape nici un dubiu că inamicul era gata să trimită puternice forţe navale de suprafaţă în sud pentru a sprijini ofensiva forţelor sale terestre şi pentru a angaja orice unitate navală inamică ce veneau să lupte. Dar înainte ca aceasta să se întîmple, Catalinele le dădeau de gîndit.

În amurgul zilei de 22 octombrie, trei PBY-uri din escadrila VP-11, cu torpile ataşate sub aripile lor de la babord, şi-au luat zborul de la Espiritu Santo. Fiecare avion de asemenea transporta bombe de 500 de livre sub aripa de la tribord. Era un zbor de 900 de mile numai la dus şi ei nu se aşteptau să facă şi tot drumul înapoi spre Espiritu Santo. În loc de aceasta, ei au plănuit să se oprească la Tulagi pentru a se realimenta pe drumul lor către casă. Acesta era un zbor adînc în zona controlată de duşmani şi exista posibilitatea ca ei să nu se mai întoarcă deloc. Locotenentul Jack Coley conducea avionul conducător şi copilotul său, Joe Deodati răspundea de precizia navigaţiei, de care depindea foarte mult succesul misiunii lor.

Cursa s-a desfăşurat departe în largul mării de-a lungul şirului de insule Solomon şi avioanele au făcut o aterizare numai pe insula Rennell şi pe un recif fără nume, de-a lungul drumului. Timpul de sosire la Tonelei Harbor era ceva după 02,00, în primele ore ale zilei de 23. Celelalte

două avioane, pilotate de locotenenţii Charles F. „Whiskey“ Willis şi George G. „Blackie“ Paulos, s-au postat după Coley în timp ce navigatorii lor urmăreau desfăşurarea zborului. Blackie Paulos îşi aminteşte bine episodul.

„Era o noapte luminată de o lună strălucitoare, cu o vizibilitate excepţională. Pentru a evita detectarea, am zburat ultimele 150 de mile la 20 de picioare deasupra apei într-o formaţie strînsă. Jack Coley era în avionul din frunte şi navigaţia sa decurgea în condiţii perfecte. Noi mergeam direct spre intrarea portului, neobservată, cînd pentru a evita lovirea distrugătorului care făcea de sentinelă la intrare a trebuit să ne ridicăm,. Odată intraţi în port formaţia s-a desfăcut fiecare dintre noi căutîndu-şi propriul obiectiv. Vasele erau vizibile peste tot, cele mai multe distrugătoare şi şalupe portuare şi pe deasupra şi o navă mare, un crucişător greu într-o zonă neaglomerată constituiau o ţintă foarte bună. Am cotit către dreapta pentru a avea spaţiu suficient pentru lansarea torpilei şi a-i imprima torpilei o direcţie bună, apoi un scurt viraj la stînga pentru a stabiliza aparatul şi am tras de manetă la aproximativ 300 de iarzi*. **În timpul ascensiunii pentru a ajunge deasupra crucişătorului a**m declanşat lansarea bombelor de 500 de livre. PBY-ul s-a cutremurat în momentul exploziei bombelor. Membrii echipajului de la trapele de la mijlocul avionului au raportat o lovitură directă dar a fost imposibil să aprecieze dimensiunile distrugerii. Ştiam, totuşi, că atinsesem ţinta, că-i lovisem zdravăn şi că în acest moment ei ştiau că sanctuarul lor nu este sigur şi aceasta datorită cailor de cursă lungă care erau PBY-urile“.

Whiskey Willis, de asemenea, îşi aminteşte de loviturile date peste bot la Tonelei Harbor în noaptea aceea. Avionul său, care fusese poreclit „Personajul fabulos“, a traversat o limbă de pămînt şi a pătruns în fortăreaţa inamică la cincizeci de picioare. Era o privelişte care îţi tăia răsuflarea. Willis estimează că erau cel puţin 80 de vase acolo, cele mai multe ancorate şi silueta lor se decupa distinct în lumina strălucitoare a lunii. Surpriza a fost totală. Japonezii

* 1 yard = 3 picioare = 0,9144 m.

nu se aşteptau ca „avioane torpiloare“ americane să pătrundă atît de departe în teritoriul controlat de ei în nord şi, în nici un caz, în timpul nopţii.

Willis a trecut repede în revistă situaţia şi şi-a ales drept victimă un crucişător. Survolînd pe deasupra uriaşul adormit, el şi-a executat atacul la înălţimea punţii. Pe măsură ce imaginea navei se ivea din întuneric tot mai mare el şi-a lansat torpila şi s-a înălţat drept în sus razant cu suprastructura. Cîteva secunde mai tîrziu echipajul „Personajului fabulos“ a fost recompensat de o flacără strălucitoare şi o explozie. Willis ochise acum un distrugător, de asemenea, ancorat. Era ca o raţă clocitoare şi el o atacă prin surprindere, în viteză. Luînd repede o hotărîre, el a lansat cele două bombe ale sale de 500 de livre, una după alta. Una dintre ele cel puţin trebuie să fi lovit un depozit, pentru că imediat vasul a explodat, rupîndu-se în două.

Joe Deodati în avionul lui Coley îşi reaminteşte că ei căutau portavioane, dar că nu au găsit niciunul. „În loc de acestea“ – spune el – „noi am lovit în plin cu o torpilă un vas de transport înarmat. Am atacat, de asemenea, un vas de luptă de un tip necunoscut cu bombe dar succesul a fost nesigur“. Acum iadul se dezlănţuise. „Era ca la 4 iulie“ a spus Willis. „Eram chiar deasupra pămîntului cînd încercam să scăpăm şi japonezii trebuiau să lase în jos tunurile lor pentru a ne ţinti. Sînt sigur că ei trebuie să se fi lovit între ei, cu zecile de proiectile care zburau“.

Toate cele trei avioane au ieşit din port şi s-au îndreptat independent către Tulagi. Avionul lui Coley fusese lovit de mai multe ori şi drept rezultat pierduse tot combustibilul din rezervorul de la aripa din tribord. Acest lucru era un lucru grav pentru că chiar în condiţii normale nu era prea mult combustibil de irosit. Coley a redus cu grijă turaţia şi puterea motoarelor pentru a parcurge cît mai multe mile posibil cu restul de combustibil ce-i rămăsese. În mod miraculos, ei au parcurs tot drumul şi au amerizat la Tulagi în acea dimineaţă, rămînîndu-le şi cîteva galoane neconsumate. Celelalte două hidroavioane Catalina de

asemenea au ajuns în bune condiţii la Tulagi, şi zborul înapoi la Expiritu Santo a fost fără evenimente.

În cadrul noului atac împotriva Guadalcanalului, japonezii au aruncat în zonă puternice forţe navale care includeau patru portavioane, patru cuirasate şi un număr de crucişătoare, distrugătoare şi alte vase. Americanii aveau numai două portavioane – *Enterprise* şi *Hornet*, plus două cuirasate, nouă crucişătoare, şi circa 24 de distrugătoare. Înfruntarea care a avut loc este acum cunoscută sub numele de Bătălia din Insulele Santa Cruz.

La început cele două forţe au manevrat pentru poziţii, nici una nedescoperind pe cealaltă. Apoi, pe ziua de 23 octombrie, unul din avioanele Catalina a descoperit un portavion japonez şi ritmul s-a înteţit. După lăsarea întunericului Fitch a lansat cîteva PBY-uri înarmate cu torpile pentru a-l găsi şi scufunda. Dar portavionul fantomă parcă se făcuse nevăzut. Numai locotenentul (j.g.) George Enloe din escadrila VP-11 şi echipajul său au prezentat dovezi sigure că japonezii operau în zonă. Ceea ce au găsit a fost un crucişător greu şi deşi nu era ceea ce căutau, era totuşi mai mult decît nimic. Enloe a atacat la joasă altitudine şi a lansat torpila înainte ca japonezii să-şi dea seama că erau atacaţi. Dar nu s-a produs nici o explozie care să confirme echipajului Catalinei că ei au lovit ţinta. Consumînd singura lovitură ei s-au îndreptat spre casă.

Apoi, zona s-a scufundat în tăcerea sinistră care deseori se pare că precede bătălia. Atunci în ziua de 25 un PBY-5A din escadrila VP-24, pilotat de locotenentul (j.g.) „Doc“ Mathews a descoperit o puternică mare unitate operativă (Task Force) japoneză, care includea cuirasatul *Haruna*⁎**.** A

⁎ Autorul se referă la cuirasatul rapid *Haruna*, construit între 1911-1913 pe şantierele navale japoneze Kawasaki. Această navă din clasa Kongo avea un deplasament de 37.000 t, o lungime de 222 m, lăţime 29 m şi un pescaj de 9,7 m, ca urmare a mai multor modernizări în perioada interbelică. Nava în cursul celui de al doilea război mondial era înarmată cu 8 tunuri de 356 mm; 8 tunuri de 152 mm, 8 de 127 mm, 118 tunuri A.A. de 25 mm. Turbinele care asigurau propulsia navei erau de 136.000 C.P. şi îi imprimau o viteză de 30 noduri. *Haruna* avea un echipaj de 1.437 oameni. În afara armamentului clasic *Haruna* avea 3

fost misiune de cercetare în timpul zilei şi avionul nu avea torpile la bord cu care să atace. Dar ocazia era prea bună pentru a fi lăsată în voia soartei. Raportînd descoperirea sa bazei prin radio, Mathews a atacat o singură dată *Haruna* şi a lansat singura armă pe care o avea – o încărcătură de adîncime de 500 livre – căreia i-a dat drumul de la o înălţime considerabilă. Făcu apoi o întoarcere strînsă pentru a dispărea din zonă. Ce s-a întîmplat cu încărcătura de adîncime nu se ştie dar *Haruna* a ignorat insulta şi a continuat să navigheze. Trei hidroavioane s-au năpustit asupra Catalinei, înainte ca ea să poată ieşi din zonă. Primul operator radio Ewing W. „Bill“ Hix, care mînuia mitraliera de la tribord, a ţintit cu grijă şi a apăsat pe trăgaci în timp ce ele executau atacul asupra marelui Catalina. Căpitanul avionului Elmer Parker s-a aşezat între cele două turele şi ca un hamal încărca benzile goale pe măsură ce cartuşele de calibru 50 erau trase. Hix, care fusese cu Dagwood Probst la Midway, îşi amintea cu satisfacţie că „a incendiat un avion, şi a avariat pe celălalt”. După aceasta, hidroavioanele au încetat atacul şi PBY-ul s-a întors la bază fără vreun alt incident.

Alte elemente ale flotei japoneze au fost de asemenea descoperite în ziua aceea de către PBY-uri şi bombardiere B-17 iar cînd întunericul s-a lăsat, alte cinci Cataline încărcate cu bombe şi torpile şi-au luat zborul pentru a-şi încerca norocul. Pe la ora 2,50 în dimineaţa zilei de 26, portavionul *Zuikaku** **era aproape să fie scos din luptă**

---

hidroavioane şi 3 tuburi lanstorpile. Cuirasatul japonez participant la marile confruntări din Pacific va fi scufundat de aviaţia americană îmbarcată pe portavioane la 19 martie 1945 avînd cea mai îndelungată carieră dintre cuirasatele din aceeaşi clasă *Kongo*, *Hiei* şi *Kirishima*. (N. tr.)

* Autorul se referă la portavionul japonez *Zuikaku*, construit în anii premergători celui de al doilea război mondial şi unul din primele nave de acest tip care nu au mai ţinut cont de restricţiile tratatelor de la Washington şi Londra, planurile lui au fost concepute conform nevoilor lor operaţionale. *Zuikaku* lansat la apă în 1941 avea un deplasament de 26.000 t şi putea îmbarca 80 de avioane. Puterea maşinilor de 160.000 C.P. (cea mai ridicată dintre toate navele japoneze de război) imprima portavionului o viteză de 34 noduri. *Zuikaku* dispunea şi de o puternică

cînd un avion Catalina s-a năpustit în picaj din adîncul nopţii asupra lui, lăsînd o încărcătură de patru bombe care au căzut alături de ţintă. Distrugătorul *Isokaze* a fost de asemenea atacat dar a scăpat fără avarii.

La orele 5,00 *Enterprise* a lansat 16 bombardiere în picaj Dauntless pentru a se alătura cercetării şi la 05,12 comandanţii au primit un mesaj al unui alt PBY, care se referea la un contact ce avusese loc cu două ore mai devreme. În spate la statul său major din Nouméa, din Noua Caledonie, amiralul Halsey a citit mesajul radio şi a decis că venise vremea de a acţiona. Un mesaj concis care îl caracteriza din plin pe Halsey a fost transmis flotei: „ATACAŢI-REPET-ATACAŢI (ATTACK-REPEAT-ATTACK)".

În duelul dintre portavioane, care a urmat, două din portavioanele inamice au fost scoase din luptă. Pe de altă parte, *Hornet* a fost grav avariat şi nu a putut fi salvat. La sfîrşitul zilei de 26 bătălia dintre portavioane şi avioanele lor se terminase. Dar în primele ore ale dimineţii de 27, hidroavioanele PBY erau gata pentru ultimele atacuri.

La aproximativ ora 2,00 unul din avioanele Catalina din Espiritu Santo a lansat un alt atac asupra portavionului *Zuikaku*, de data aceasta cu o torpilă, dar nu a lovit ţinta. Un al doilea hidroavion Catalina din escadrila VP-91 a avut mai mult noroc şi a ajutat la plătirea datoriilor pentru cele trei avioane pierdute de acea escadrilă cu mai puţin de două săptămîni înainte. Locotenentul (j.g.) Melvin K. Atwell şi echipajul său au atacat distrugătorul *Teruzuki* aproximativ pe la ora 01,00 şi au început un zbor planat de bombardament. Două bombe de 500 livre atîrnau sub fiecare aripă şi Atwell a hotărît să le folosească în grupe de

---

artilerie A.A. formată din 16 tunuri de 127 mm şi 36 de 25 mm. Cu insula montată la tribord şi cu trei ascensoare, nava a fost unul din cele mai puternice portavioane japoneze. Lipsa sa de la bătălia de la Midway ca şi a portavionului de acelaşi tip *Shokaku*, datorită avariilor şi a penuriei de piloţi şi-a pus amprenta asupra rezultatelor acestor bătălii, cîştigată de forţele aeronavale ale S.U.A. Una din slăbiciunile acestor portavioane ca şi a celor americane a fost lipsa blindajului la punţile de zbor ceea ce făcea ca avariile în cazul lovirii punţilor să fie foarte grave. (N. tr.)

două, o pereche urmînd la cîteva secunde după prima pereche. Ei urmau să folosească pîrghiile manuale de lansare a bombelor; din care cîte una era fixată pe fiecare parte a carlingii, avînd sub control încărcătura de bombe de pe partea respectivă a avionului. Atwell îşi instruise copilotul să nu dea drumul la bombe de sub aripa tribordului pînă cînd nu le lansa el pe cele de pe partea de la babord. Pe cînd Catalina cobora către ţintă, Atwell pregătindu-se pentru lansare a luat în mînă pîrghia de lansare a bombelor. Copilotul, crezînd că Atwell a lansat bombele de la babord şi-a lansat bombele sale exact înainte ca Atwell să acţioneze pîrghia. Bombele copilotului au lovit la aproximativ 75 de picioare de pupă în timp ce cele două bombe de 500 de livre ale lui Atwell au lovit vasul exact la provă în faţa coşurilor de fum. Altitudinea era sub şase sute de picioare cînd bombele au explodat. Şrapnelele au sfîşiat fuselajul avionului. Suflul exploziei a rupt antena de radio, a spart lămpile de radio şi a stins toate luminile. Catalina era scuturată şi aruncată de colo-colo ca o minge de tenis în timp ce Atwell lupta din greu pentru a menţine controlul. Cînd în cele din urmă s-au întors la bază, avionul era plin de găuri şi una din aripi era serios avariată. Dar toate acestea meritau. *Teruzuki* s-a dus şontîc-şontîc spre casă şi a fost scos din joc pentru un timp.

Aşa s-a terminat bătălia de pe Insulele Santa Cruz. A fost o altă victorie – dacă victorie se poate numi – pentru japonezi. *Hornet* a fost pierdut şi unităţile de suprafaţă, inclusiv cuirasatul *South Dakota*, au avut de suportat grele avarii. Totuşi, portavioanele japoneze *Zuiho** **şi** *Shokaku***

---

* Autorul se referă la portavionul *Zuiho* construit prin transformarea navei de transport *Tarasaki*; avea un deplasament de 15.000 tone, cu o punte de decolare lungă de 217 m şi lată de 23 m şi un pescaj de 6,62 m. Putea lua la bord 30 de avioane şi dispunea de 8 tunuri de 127 mm şi 8 de 25 mm. *Zuiho* a fost scufundat de aviaţia S.U..A. în timpul bătăliei din Golful Leyte (23-26 octombrie 1944) (N. tr.)

** Autorul se referă la portavionul *Shokaku* similar cu *Zuikaku* care a supravieţuit la două mari bătălii aeronavale (Marea Coralilor 4-8 mai 1942 şi Santa Cruz 26-27 octombrie 1942) în care a fost grav avariat. Aceste avarii s-au datorat lipsei de blindaj a punţilor cît şi a ineficienţei

fuseseră de asemenea lovite, *Shokaku* chiar rău de tot. La fel erau avariate crucişătorul *Chikuma**** şi distrugătorul *Teruzuki*. Dar cel mai important lucru era că inamicul eşuase în atingerea obiectivului său dublu: să recucerească aeroportul „Henderson Field“ şi să alunge flota SUA din insulele Solomon. Zilele supremaţiei japoneze pe mare se apropiau rapid de sfîrşit.

A fost o perioadă grea pentru inamic. Americanii păreau că reuşiseră să oprească avansul constant de pînă atunci al Japoniei Imperiale. Flotei SUA i se adăugau noi şi puternice vase de luptă. Deşi încă inferioară din punct de vedere cantitativ, Flota SUA din Pacificul de Sud creştea aproape zilnic în dimensiuni, experienţă şi încredere.

Bătălia navală de la Guadalcanal s-a dat la mijlocul lui noiembrie. A fost o înfruntare între nave de suprafaţă, avioane de pe portavioane şi avioane cu bază terestră de la aeroportul Henderson Field. Pierderile au fost grele de ambele părţi. Inamicul a reuşit să debarce circa 2.000 de soldaţi şi unele provizii pe Gudalcanal dar a pierdut 11 transportoare în timpul operaţiei. Două cuirasate japoneze au fost, de asemenea, scufundate şi un mare număr de avioane distruse.

În ultima zi a aceleiaşi luni americanii au fost aceia care au ieşit mai prost în bătălia de la Tassafaronga. Crucişătorul *Northampton* a fost scufundat în acea luptă de noapte şi li s-au produs grave avarii celorlalte crucişătoare americane. Japonezii au luptat foarte bine şi au pierdut numai un distrugător în această luptă. Dar în ciuda rezultatului, inamicul acum ştia că nu poate să se aventureze în sud cu forţe, nici chiar în timpul nopţii, fără să se aştepte la o ripostă.

Japonezii erau în faţa unei dileme. Ei nu renunţaseră la ideea de a recuceri Guadalcanal şi trupele lor aveau nevoie

instalaţiilor anti-incendiu şi a exploziilor benzinei de aviaţie. Vezi şi adnotarea precedentă (N. tr.)

*** Autorul se referă la crucişătorul greu *Chikuma* care a fost unul din puţinele crucişătoare moderne înarmate cu 4 turele duble de 203 mm toate postate pe puntea de la provă; iar puntea de la pupă, complet degajată, era destinată la 5 avioane de recunoaştere (N. tr.)

de sprijin logistic, care putea veni numai pe mare. Pentru a îndeplini această sarcină, au fost trimise distrugătoare rapide către Ironbottom Found* **în timpu**l nopţii pentru a arunca butoaie care pluteau în mare în apropierea ţărmului de unde puteau fi culese de şalupe mici**.**
Distrugătoarele nu mai îndrăzneau să zăbovească în timp ce încărcăturile erau descărcate în mod obişnuit. S-au folosit de asemenea, submarine şi şalupe. Aceste măsuri erau departe de a fi soluţii satisfăcătoare pentru o problemă atît de dificilă, dar ele permiteau inamicului să continue o oarecare infiltrare de provizii, este adevărat într-o măsură redusă, către trupele de pe insulă.

În timpul acesta, japonezii deciseseră că dacă va fi vreodată să-i scoată pe americani de la Guadalcanal, ei vor avea nevoie de baze aeriene terestre pentru a acoperi operaţiile de aprovizionare şi de întărire. Vor avea, de asemenea, nevoie de avioane de vînătoare cu baza terestră pentru a escorta bombardierele în atacurile asupra poziţiilor americane de pe uscat ca şi liniile maritime de aprovizionare. În consecinţă, la 24 noiembrie, ei au început

---

* Ironbottom Found a fost numele dat unei porţiuni de apă între Guadalcanal şi insula Florida (cunoscut altfel sub numele Canalul Sealark) din cauza multor nave scufundate, de ambele părţi, în timpul campaniei Insulelor Solomon. (N. A.)

** Acest mod de aprovizionare fusese inventat de contraamiralul Ruizo Tanaka cel care comandase distrugătoarele japoneze în lupta de la 30 noiembrie 1942, cunoscută şi sub numele de bătălia de la Tassafaronga. Iată cum descrie Tanaka în memoriile sale acest mod de transport: „Bidoane mari sau butoaie de metal au fost sterilizate şi apoi umplute cu medicamente sau produse alimentare de bază, în special cereale, lăsînd spaţiu suficient pentru a le asigura flotabilitatea. Încărcate pe distrugătoare cu destinaţia Guadalcanal, aceste butoaie erau legate cu o parîmă rezistentă. La sosire distrugătorul îşi continua mersul, toate butoaiele erau împinse peste bord. O şalupă cu motor prindea capătul parîmei prevăzut cu o baliză şi îl ducea pe plaje, de unde trupele trăgeau butoaiele la ţărm. Prin acest mijloc timpul de descărcare era minim iar distrugătoarele se reîntorceau la bază fără întîrziere”. Vezi şi Samuel B. Griffith II. *Bătălia pentru Guadalcanal*, Editura militară, Bucureşti, 1987, capitolul *Tanaka din Tassafaronga*. (N. tr.)

construcţia unui aeroport la Munda Point pe insula Noua Georgie, la aproximativ 150 mile nord-vest de Guadalcanal. Sprijinul logistic pentru această tentativă plină de riscuri a fost asigurat în timpul nopţii de către „Tokyo Express“.

Cu toate necazurile lor crescînde, forţele operaţionale japoneze deveneau acum conştiente de o altă situaţie neplăcută şi neprevăzută care evolua. Exista acum ceva care stătea la pîndă în cerul de noapte, ceva cu ochi care străpungeau întunecimea dar care nu putea fi văzut – ceva care aştepta navele de război şi cargourile japoneze şi care le lovea fără avertisment. Era o experienţă nouă şi neplăcută, şi ei nu ştiau cum să se descurce.

7

Pisicile sînt creaturi nocturne

Nevoia îi împingea pe japonezi să-şi aprovizioneze poziţiile şi avanposturile de pe ţărm aproape exclusiv noaptea. Vasele şi şlepurile lor se mişcau mai ales în mici convoaie păzite de unul sau mai multe vase de luptă. Aceste operaţiuni se desfăşurau în toată zona, iar navelor de luptă de suprafaţă americane le era efectiv imposibil să le împiedice.

Ironia soartei făcuse ca tot nevoia să transforme şi hidroavioanele PBY în vieţuitoare ale nopţii. Viteza lor redusă care le făcea pe timp de zi greoaie şi vulnerabile, pe timp de noapte deveneau agile şi sigure pe sine. Radioaltimetrele le permiteau să zboare razant cu suprafaţa întunecată a apelor oceanului, pe care avioanele iuţi de vînătoare n-ar fi îndrăznit să păşească. Mărimea lor care le făcea ţinte uşoare ziua, le dădea posibilitatea să transporte mari cantităţi de arme şi carburant şi să

pătrundă adînc în zonele controlate de inamic după căderea întunericului. Puteau rămîne în zbor toată noaptea, căutîndu-şi prada cu ochi electronici sau aşteptînd la pîndă în puncte strategice. Noţiunea de „Pisică Neagră“ a luat naştere firesc din instinctul de supravieţuire şi hotărîrea de a răspunde atacurilor unui inamic crud şi implacabil. Ea nu se poate atribui unui singur om sau măcar unui grup anume. „Pisica“ a fost rezultatul colaborării şi sacrificiului multora, reprezentînd o îmbinare de curaj, tehnică şi grele lecţii învăţate în luptă.

Aubrey Fitch era acum gata să folosească toate aceste însuşiri în atacul împotriva navelor care formau „Tokyo Express“. Hotărîse deja să desemneze oficial o unitate, o escadrilă de „pisici negre“, pe care să le desfăşoare în zona înaintată, verificînd astfel valoarea ideii. Avioanele escadrilei urmau să decoleze pe înserate şi să se întoarcă la bază la mijirea zorilor. Toate aparatele de zbor din escadrilă trebuiau să fie echipate cu instalaţii radar şi radioaltimetre şi să fie vopsite cu vopsea neagră nereflectorizantă. Chiar şi numerele înscrise pe aparate au fost şterse pentru a nu furniza puncte luminoase pentru lumina reflectoarelor inamice. Escadrila care a avut onoarea de a fi aleasă a fost VP-12. Comandantul ei, comandorul Clarence Orville Taff era ceva mai în vîrstă decît alţi comandanţi de escadrilă de patrulare şi Fitch ştia că poate conta pe experienţa şi judecata sa matură pentru a face din această încercare riscantă un succes. Cu glasul domol dar hotărît în acţiunile sale Taff era omul ideal pentru această operaţiune. Locţiitorul său locotenentul Ronald R. Stultz şi-l aminteşte ca pe un „conducător înnăscut şi chibzuit“, care era „foarte iubit de toţi membrii escadrilei şi respectat de ofiţerii din statul major aerian de pe Guadalcanal şi din AIRSOPAC“*. **Unul dintre piloţii escadrilei VP-12, locotenentul (j.**g.) Mereno Caparrelli scria mai tîrziu că Taff „a organizat misiunile noastre, ne-a instruit, a făcut ordine în necazurile noastre şi zbura în cele mai dificile misiuni“.

Escadrila se afla la baza aeriană Nandi în insulele Fiji,

* AIRSOPAC – corect COMAIRSOPAC – (N. tr.)

executînd patrulări de rutină şi fără evenimente, cînd li s-a transmis că urmau să se îndrepte spre insulele Solomon, unde se desfăşurau lupte. În zorii zilei de 10 decembrie locotenentul Stultz a decolat spre Noua Caledonie cu primele trei avioane. Acolo urmau să fie dotate cu radioaltimetre şi să li se aplice vopsea mată neagră. Pe parcurs grupul de avioane a avut o vreme foarte ploioasă, ceea ce era însă un lucru obişnuit pentru lunile de iarnă în această zonă[**]. **În general zborul către Noua Caledonie a fost fără evenimente neaşteptate şi au ajuns după programul stabilit. Apoi în ziua de unsprezece Stultz a avut un accident de amerizare şi avionul i s-a scufundat pînă la aripi, după care a trebuit să fie transportat din insulă pentru reparaţii capitale. Accidentul a fost o mare dezamăgire pentru Stultz şi echipajul său, deoarece însemna o** întîrziere pentru o perioadă nedeterminată pînă cînd vor ajunge în zona de luptă.

Celelalte două avioane de sub comanda locotenenţilor William Pack şi Ray Tylutki şi-au căpătat vopseaua neagră şi radioaltimetrele conform planului stabilit şi au pornit către Espiritu Santo. Acolo soarta le-a pregătit o altă lovitură. O fortăreaţă zburătoare (B-17) a ieşit de sub control la aterizare şi, înclinată într-o parte a traversat pista izbindu-se în PBY-ul lui Pack care era staţionat. Radiofonistul Henry Ledoux s-a simţit direct lezat de acest accident şi şi-a dat frîu liber sentimentelor de nemulţumire în jurnalul său. „Un nenorocit de B-17 a intrat direct în avionul nostru“, nota el cu vizibilă iritare. „Nici nu pot spune cît de rău ne-am simţit, iar locotenentul Pack a rămas fără glas“. În general era un început lipsit de bun augur pentru prima escadrilă „Pisica Neagră“.

Ray Tylutki şi echipajul său au pornit la drum singuri, ajungînd la Henderson Field pe 15 decembrie. A doua zi au fost puşi la muncă. Alt B-17 se prăbuşise la extremitatea de sud a insulei Tetipari, cam la 35 mile spre sud de noul

[**] Cu certitudine autorul face o confurie deoarece în emisfera australă în luna decembrie este vară. (N.tr.)

aeroport japonez de la Munda Point, pe insula Noua Georgie. Tylutki a fost trimis să încerce salvarea (echipajului) cu patru avioane de vînătoare Grumman Wildcat drept acoperire. El şi-a aşezat „Pisica“ pe apă în marea deschisă, înaintînd pînă aproape de ţărm. Acolo a rămas aproape patruzeci de minute pînă cînd cei zece membri ai echipajului au parcurs drumul încet pînă la marele hidroavion. Şase oameni au înotat iar ceilalţi patru au vîslit într-o barcă de cauciuc. Toţi s-au bucurat că pot fi luaţi în siguranţă la bord. Copilotul, warrant officer-ul William W. Gardner a decolat în condiţiile unei hule mari. Avionul a sărit de cinci ori pînă să capete destulă viteză pentru ca Gardner să se înalţe din apă. Încheieturile l-au ţinut însă şi „Pisica“ s-a întors la bază.

În aceeaşi noapte Tylutki a fost trimis din nou, de data aceasta într-un atac de hărţuială asupra aerodromului de la Munda. El ducea patru bombe de cîte 500 de livre sub aripi şi mai multe bombe mici de fragmentare aşezate în interiorul avionului, pe paturi. El şi-a petrecut noaptea în zona Munda, zburînd deasupra aeroportului la intervale neregulate şi dînd drumul la cîte o bombă de 500 de livre sau la cîteva bombe de fragmentare. Este discutabil cîte distrugeri au putut ei să facă, dar în schimb japonezii au fost sigur împiedicaţi să doarmă, şi productivitatea lor trebuie să se fi micşorat considerabil a doua zi.

Între timp Ron Stultz a primit un alt avion care să-l înlocuiască pe primul căruia i-au fost făcute modificările necesare pentru operaţiunile de „Pisică Neagră“, şi a ajuns la Guadalcanal cîteva zile mai tîrziu. Primul lucru de făcut a fost să înjghebeze un loc potrivit de locuit şi de muncă pentru escadrilă. Ei au văzut că locul de cazare nu era deloc bun la Henderson iar zona desemnată era tipică şi pentru alte tabere – o mlaştină cu noroi negru urît mirositor.

Acolo şi-au ridicat corturile pe un covor de prefabricate din oţel Marston, material destinat construirii de piste de aterizare şi platforme de parcare provizorii pentru avioane. Corturile ofereau un adăpost destul de bun împotriva

deselor averse de ploaie, însă noroiul se infiltra prin orificiile prefabricatelor Marston cînd se călca pe ele, şi uneori acestea dispăreau complet din vedere fără să mai poată fi văzute vreodată.

Aceasta era desigur patria ţînţarilor şi cu greu se putea scăpa de asediul sîngeroaselor insecte. Toţi membrii escadrilei ar fi putut jura că micile fiare erau echipate cu radar. În afară de faptul că produceau o stare extrem de neplăcută ţînţarii aduceau cu ei pericolul malariei şi a altor boli tropicale care ameninţau sănătatea şi eficienţa operaţiunilor escadrilei. Nu se putea însă face nimic. Acesta era modul de viaţă al ostaşilor care trăiau pe Guadalcanal.

Locotenentul Pack, care a primit un avion nou în locul celui avariat a sosit la Henderson Field în ziua de Crăciun. Cu el era şi un ofiţer din statul major al lui Fitch care venise pentru a instrui cele două echipe în vederea unui atac cu torpile, planificat pentru noaptea aceea. Printre comandanţii avioanelor escadrilei VP-12 sosiţi pînă acum numai Stultz avea ceva experienţă în ceea ce priveşte lansarea de torpile. Aşa că el merse pe post de copilot în avionul locotenentului Norm Pedersen pentru a-l ajuta la lansarea torpilelor. Ofiţerul de stat major zbura pe postul de copilot pentru Pack şi echipajul său. Planul stabilit era să zboare pînă la insula Bougainville, cam la 300 de mile spre nord, unde se aşteptau să găsească mai multe vase japoneze ancorate. Pentru că inamicul controla această zonă, se spera că atacul va fi o surpriză şi să-i producă pagube cît mai mari.

Cele două avioane au decolat la lăsarea serii, fiecare avînd la bord cîte două torpile reglate să străbată 600 iarzi înainte de armare. Renunţînd de la început la comunicarea prin radio, cele două avioane s-au rătăcit unul de celălalt în întuneric, dovedind astfel eficacitatea camuflajului negru. Ca urmare ele s-au îndreptat spre zona de ţintă separat. Pedersen şi Stultz şi-au continuat drumul pînă aproape de extremitatea sudică a insulei Bougainville. Acolo au reperat pe radar o insulă mică asupra căreia au exersat atacuri cu torpila profitînd de trecerea prin zonă. Luna nouă se profila

jos pe cer, conturînd obiecte la suprafaţa apei. Pe măsură ce „Pisica“ se apropia de partea periferică a portului o siluetă joasă culcată pe apă a devenit vizibilă. Pedersen se întoarse la 360 grade în timp ce Stultz se pregătea pentru atac. Totul era gata, pe cînd zburau în tonou ieşind din întoarcere masivul avion s-a apropiat uşor de apă. Nu era nici un semn de alarmă pe vasul inamic. Probabil că „Pisica“ fusese auzită dar fusese luată drept un avion propriu. La 1.000 iarzi de ţintă Stultz a dat drumul torpilei. Pedersen s-a ridicat şi a zburat chiar deasupra ţintei, timp în care Stultz a lansat o rachetă luminoasă. Echipajul PBY-ului fu surprins să descopere că atacaseră un submarin de tipul I. Mai surprinşi au fost însă japonezii care stăteau pe punte în noaptea caldă topicală. Stultz îşi aminteşte că observatorii din spatele avionului n-au observat nici-o explozie sau altceva care să indice lovirea obiectivului, „aşa încît ne-am reîntors deasupra zonei. Deasupra apei erau sfărîmături şi o zonă cu multă spumă agitată. Nedorind să ne facem simţită prezenţa mai mult decît era necesar, ne-am continuat drumul spre interiorul portului unde se puteau vedea mai mult siluete cu ochiul liber”.

„Pisica“ şi-a ales alt obiectiv, s-a aşezat într-o poziţie favorabilă şi şi-a început atacul. Torpila a fost din nou lansată de la distanţa potrivită şi din nou Stultz a dat drumul unei rachete luminoase „aproape spre regretul meu profund pentru că nava s-a dovedit a fi un distrugător care a deschis imediat focul cu mitraliere şi salve antiaeriene. Salvele antiaeriene nu au avut nici-un efect, deoarece noi ne aflam la înălţimea catargului şi exact deasupra navei. Focul armelor de calibru mic însă a fost foarte puternic şi ne-a învăluit după ce am fost prinşi în lumina reflectoarelor“. Din nefericire, ori direcţia de ochire a hidroavionul Catalina nu a fost corectă, ori torpila nu s-a îndreptat spre ţintă. Distrugătorul s-a întors brusc şi s-a îndreptat cu viteză maximă. „N-am mai întîrziat în port după ce am lansat torpilele şi ne-am întors la „Henderson Field“ unde curînd am auzit de zborul cu peripeţii al locotenentului Pack – şi al echipajului său“.

Pack a ajuns în zona de ţintă nu mult după ce Pedersen şi Stultz plecaseră. Ei şi-au petrecut o parte din timp alegînd un obiectiv potrivit şi s-au hotărît în sfîrşit asupra a patru distrugătoare ancorate în largul insulei Fauro, în strîmtoarea Bougainville. Era tocmai ceea ce căutau, aşa că ofiţerul de stat major pe post de copilot a început să coboare îndreptîndu-se spre vasele inamice în timp ce Pack controla dacă totul era pregătit pentru lansare. Apoi, pe măsură ce se apropiau de obiectiv, rotindu-se, copilotul probabil că a apreciat greşit altitudinea şi avionul a ajuns periculos de aproape de suprafaţa apei.

Pack a apucat repede manşa, dar era prea tîrziu. Avionul a lovit apa în bechie iar această izbitură a produs o spărtură largă de „mărimea unei căzi de baie" în partea de la babord a carenei. În acest timp cei de pe distrugătoare au zărit pe viitorul atacator şi au început să tragă asupra „Pisicii" rănite cu tot ce aveau la dispoziţie. Pack a împins regulatoarele la maximum înainte şi lupta din răsputeri să menţină avionul în mişcare. Apa de mare năvălea prin spătură, în timp ce motoarele se sforţau să ridice două torpile şi o cantitate nedeterminată de apă. Ca prin miracol Catalina s-a ridicat în aer clătinîndu-se şi a rămas acolo în timp ce distrugătoarele inamice acum trăgeau cu furie un foc orizontal asupra sa. Poate că numai apropierea de 200 pînă la 600 iarzi i-a buimăcit pe tunarii inamici dînd astfel Catalinei o şansă de luptă.

Pack a aruncat cele două torpile pentru a uşura hidroavionul şi a ieşit repede din bătaia focului dispărînd în întuneric. Ceva mai tîrziu au ajuns la Henderson Field. Acolo au descoperit că roata din botul hidroavionului a fost avariată de amerizarea neprevăzută şi nu se putea scoate. Pack a adus la amerizare hidroavionul cu cea mai mare prudenţă şi i-a menţinut botul ridicat cît mai mult posibil. Apoi, pe măsură ce pierdeau viteză, botul hidroavionului s-a lovit de pămînt şi el a derapat şi s-a oprit scrîşnind din încheieturi.

Experienţa avută a arătat tuturor celor de la bază riscurile atacurilor de noapte la mică înălţime deasupra

apei. Le-a reamintit tuturor celor implicaţi în astfel de atacuri că pedeapsa capitală pentru o infimă eroare de calcul pîndeşte la numai cîteva picioare dedesubt, în apa mereu crudă şi neiertătoare.

Crăciunul a venit şi a trecut fără a fi prea mult luat în seamă de cei din afară. Deşi mulţi au găsit timp de răgaz şi de reflectare asupra unor angajamente personale făcînd parte dintr-o sferă mai largă de lucruri, majoritatea oamenilor se gîndeau doar acasă şi îşi doreau să fie acolo.

Dacă Crăciunul fusese mai puţin festiv decît şi-l doriseră, în schimb Norm Pedersen s-a gîndit să inaugureze noul an într-un mod deosebit. El şi echipajul său au fost programaţi să zboare într-o nocturnă de hărţuială împotriva aerodromului de la Munda pe 31 decembrie, şi ca pregătire şi-au depozitat mai multe sticle goale de bere. Cineva spusese că ele fac un sunet straniu, şuierător în căderea de la înălţime, lucrul cel mai potrivit pentru un zbor „Louie the louse“*.

În ajunul Anului Nou au decolat îndreptîndu-se spre Munda, ajungînd în zonă după lăsarea întunericului. Cam pe la miezul nopţii terminaseră trei din bombele de 500 de livre şi toate bombele de fragmentare. Dar Pedersen păstrase cu grijă una din bombele grele pentru momentul cel mai potrivit.

Calculînd cu atenţie timpul ultimei curse privea limba a doua a ceasului de opt zile de pe tabloul de comandă cum se apropie de ora douăsprezece. Cînd trecu de celelalte două limbi, el sună din sirena de avertizare, a dat drumul bombei rămase de 500 de livre şi lansă în acelaşi timp şi o rachetă luminoasă. Echipajul răspunse aruncînd peste bord toate sticlele de bere. „La mulţi ani!“ strigară toţi într-un glas. Cîteva minute mai tîrziu avionul de schimb la bordul căruia zburau Pappy Kennon şi echipajul său a sosit la post. Pedersen „şi compania“ s-au îndreptat spre bază mîndri că fuseseră primii care i-au bombardat pe japonezi în anul 1943.

Misiunile de zbor în noul an au continuat fără

* „Louie the louse” – „Louie Păduchiosul” (N. tr.)

întrerupere. În noaptea de 4 ianuarie, două „Pisici Negre“ pilotate de locotenenţii Hadley Lewis şi Norm Pedersen au fost însărcinate să meargă în recunoaştere şi să corecteze focul în vederea bombardamentului aeroportului de la Munda de către crucişătoarele uşoare *Nashville*, *St. Louis* şi *Helena* şi de către distrugătoarele *Fletcher* şi *O'Bannon*. Seara au plecat de la Henderson Field şi au executat o recunoaştere cu scopul de a repera forţe inamice de suprafaţă pînă la o distanţă de 100 de mile nord-vest de obiectiv. Negăsind nici un semn despre prezenţa unor vase de război japoneze care să zădărnicească operaţiunea, s-au întors la Munda, ocupînd o poziţie la o altitudine de 10.000 de picioare.

Ei n-au trebuit să aştepte mult pînă la începerea acţiunii. Vasele de suprafaţă sosiseră deja şi făceau ultimele pregătiri pentru bombardament. Acesta a început pe neaşteptate puţin după ora 1.00 cu o salvă care ateriză direct pe aerodrom. Observatorii pentru controlul focului de la bordul celor două avioane erau în legătură radio cu navele de război şi au început să le furnizeze informaţii, plimbînd proiectilele de mare calibru de-a lungul şi de-a latul poziţiilor inamice. Echipajele Catalinelor nu mai văzuseră niciodată aşa ceva. O pînză de foc părea că se întinde de la vase pînă la ţărm iar durata ei a fost de douăzeci de minute pline. Bombardamentul de la Henderson Field se repeta, numai că de data aceasta japonezii erau cei care se aflau la capătul traiectoriei proiectilelor.

Încă de la început escadrila VP-12 a operat de la Henderson Field în schimburi. Jumătate din avioane şi echipaje erau la Guadalcanal trei sau patru săptămîni în timp ce ceilalţi din escadrilă zburau în misiuni de la Espiritu Santo. Apoi ei se schimbau.

Aceasta era o bună organizare deoarece condiţiile de trai din zona avansată erau foarte primitive. Malaria şi alte boli tropicale izbucneau violent şi erau uşor purtate de roiurile de ţînţari dăunători ale căror larve prosperau în noroiul negru ce se infiltra peste tot, în bălţile verzi de apă

stătută şi în căldura continuă a junglei. Aceste probleme se adăugau la numărul mare al pericolelor inerente unor operaţiuni de noapte la mică înălţime. Membrii echipajelor avioanelor zburau adesea suferind de febră, frisoane, diaree şi alte suferinţe pentru că pur şi simplu era rîndul lor să meargă şi nu avea cine să-i înlocuiască. Ronald Stultz ajutorul comandantului escadrilei VP-12 îşi aminteşte bine această situaţie: „Escadrila noastră a fost în proporţie destul de mare contaminată de malarie – 85% ar fi o cifră corectă. Deşi tabletele de atebrină se luau zilnic, tributul plătit era încă destul de mare. Mulţi observau că micile zgîrieturi deveneau inflamaţii care ulcerau şi cereau săptămîni întregi pînă la vindecare. Antibioticele sau penicilina nu erau cunoscute pe atunci. Se găseau numai medicamente pe bază de sulfamidă şi prafurile de sulfamidă erau singurii noştri prieteni pentru aceste răni. Cu toate acestea unii dintre membrii formaţiei nu reacţionau nici la acest tratament şi în final era nevoie să fie evacuaţi şi spitalizaţi din cauza „putreziciunii din junglă“. Pe la sfirşitul lui februarie nota în jurnalul său radiotelegrafistul Ledoux „malaria a doborît aproape toată escadrila. Majoritatea echipajelor de zbor sînt compuse din oameni adunaţi din toate părţile. Din echipajul nostru iniţial n-am rămas decît eu şi Ragusa. Mai este încă aici şi gradatul nostru Chief A.P.* McKinney”.

În mod curent fiecărui echipaj îi venea rîndul să zboare în misiune la trei nopţi odată, şi uneori mai des. Datorită posibilităţilor deosebite ale Catalinei, erau adeseori solicitări şi în timpul zilei pentru operaţiuni de salvare, în majoritatea cazurilor fiind vorba de piloţi şi echipaje doborîte.

Noaptea „Maşina de spălat Charlie” îşi făcea apariţia deasupra Hendersonului la ore neprevăzute, lansînd din cînd în cînd bombe care nu lăsau să doarmă prea mult personalul de întreţinere şi echipajele ce nu erau de serviciu. Tranşeele noroioase, uneori pe jumătate pline cu

* Chief Aviation Pilot – pilot subofiţer care îşi satisface serviciul militar. (N. tr.)

apă ofereau prea puţin confort pentru dormit. Membrii echipajelor avioanelor de luptă mai apucau să aţipească după răsăritul soarelui, dimineaţa găsea personalul de întreţinere a avioanelor înapoi la lucru muncind în căldura toridă a zilei pentru a ţine în zbor Catalinele în timpul nopţii. Şi ei îşi făceau treaba bine.

Şi dacă nu existau destule alte riscuri membrii echipajelor „Pisicilor negre” din escadrila VP-12 şi le creau adesea ei înşişi. Radiotelegrafistul clasa I Henry Ledoux, membru al echipajului locotenentului Pack, era în permanenţă în căutare de acţiune. Ideea sa de relaxare în orele libere era să adune laolaltă cîţiva prieteni care gîndeau ca el şi să mergă împreună în liniile frontului de pe Guadalcanal. Acolo ei puteau să facă schimb de povestiri de război cu infanteriştii marini şi poate chiar să schimbe cîteva focuri cu japonezii. Membrilor echipajelor de pe „Pisicile negre“ se părea că le place să observe războiul dintr-o altă perspectivă şi cu o ocazie Ledoux a mers într-o zonă fierbinte aflată sub foc şi a ajutat la salvarea unui infanterist rănit.

Marinarii erau destul de ospitalieri cu curajosul Ledoux şi prietenii săi. Dacă voiau să-şi rişte pielea, n-aveau decît. Într-o incursiune în zona frontului Ledoux povestea: „Ne aflam sus pe o creastă lungă mărginită pe ambele părţi de o vale adîncă. Trăgătorii japonezi nu erau la mai mare depărtare de 150 iarzi şi tocmai trăgeau de acolo. Din cînd în cînd ne apropiam atît de mult încît puteam auzi şuieratul gloanţelor şi ne aruncam în tranşee pentru o clipă“. Era o adevărată distracţie!

Alţi membri ai escadrilei căutau distracţii mai puţin dure. Gradatul Aviation Machinist Mate First Class* **Eddie Siebler din** echipajul locotenentului Roger Wolfe era cunoscut ca unul dintre cei mai pricepuţi „vînători“ de şobolani din unitate. El folosea o ladă de muniţii răsturnată şi sprijinită cu un băţ de care era legată o sfoară lungă. Cînd vreun şobolan mare se aventura sub cutie pentru o bucăţică gustoasă, Siebler trăgea de sfoară şi îşi captura

* Aviation Machinist Mate First Class – subofiţer mecanic. (N. tr.)

prada. Cum erau destui şobolani peste tot mulţi din membrii echipajelor practicau acest sport. Şahul era un joc răspîndit printre cei cu gîndirea mai profundă. Alţii se ocupau cu prinderea unor mici papagali roşii care erau numeroşi pe insulă şi încercau să-i înveţe să vorbească. Dacă vreuna dintre aceste păsări a reuşit cumva să-şi însuşească un vocabular ceva mai bogat nu putem decît spera că nu l-a transmis şi urmaşilor ei după plecarea americanilor.

Dacă luăm în considerare condiţiile aspre din Henderson, moralul celor de aici era extraordinar. Membrii primei escadrile oficiale de „Pisici negre“ erau un grup de oameni inimoşi care se mîndreau mult cu realizările lor. Cu o bună dispoziţie care-i caracteriza au creat un sistem din care cineva putea să-şi dea seama dintr-o privire de isprăvile unui echipaj sau de experienţa individuală în luptă. După o misiune de bombardare se puteau desena contururile unei pisici pe avion sau pe spatele cămăşii ori a jachetei de zbor*. **După două misiuni de acest fel se puteau** adăuga ochii. Trei misiuni dădeau dreptul unui echipaj să-i deseneze dinţii şi mustăţile. Premiul cel mare implica riscul cel mai mare, un atac de noapte cu torpile. După un astfel de atac, pisica putea fi înfrumuseţată cu amănunte anatomice de natură mai personală.

Escadrila se mai putea mîndri şi cu o mascotă, o pisică în carne şi oase, neagră ca tăciunele de o obîrşie nedefinită. Cineva o luase din insulele Fiji şi o adusese la Guadalcanal. „Yardbird“**, **cum pisica era numită, ducea o viaţă bună, cu resturile de la masă şi toţi şobolanii graşi pe care îi putea prinde. Unii spuneau că şobolanii erau mai mari decît „Yardbird“ dar oricum, pisica părea capabilă să se lupte cu ei. Lui Yardbird i se acorda multă atenţie de către echipajele** de zbor şi adesea era luat în misiuni de noapte. Şi se spunea că

---

* În ciuda arşiţei de peste zi, jachetele de zbor din piele erau purtate la altitudine (de 10.000 de picioare sau mai mult) în timpul misiunilor de noapte de dirijare a focului (N. A.)

** „Yardbird“ – recrut, boboc, soldat prost (N. tr.)

vechea superstiţie cu pisica-neagră care aduce ghinion s-a adeverit – în cazul acesta pentru japonezi*.

Comandorul Taff a sosit la Guadalcanal în a doua săptămînă a lunii ianuarie pentru a-l înlocui pe locotenentul Stultz împreună cu oamenii săi. Abia au avut timp să se instaleze căci Taff era nerăbdător să meargă în căutarea lui „Tokyo Express“ care încă făcea curse de aprovizionare pentru trupele japoneze de pe Guadalcanal şi din alte insule ale arhipelagului Solomon.

„Pisicile“ instituiseră mai de mult operaţii de recunoaştere numite „Mike Search“ concepute cu scopul de a-i prinde pe invizibilii japonezi pe cînd înaintau în jos spre sud către Slot sau încercau o cursă limită prin strîmtoarea „Indispensable“. Traseul de recunoaştere începea la Savo Island şi atunci se îndreptau aproape direct spre vest către insula Buraku, cam pe la jumătatea drumului dintre insulele Russells şi Vangunu din grupul insular Noua Georgie. De acolo se îndrepta spre nord, traversînd strîmtoarea Slot spre portul Korigole aşezat în partea de jos a mijlocului coastei sud-vestice a insulei Santa Isabel, apoi o lua spre sud-est de-a lungul marginii acelei mase de pămînt şi traversînd strîmtoarea Indispensable pînă la Capul Astrolabe în punctul cel mai de nord al Malaitei. De acolo înapoi spre Savo. Întregul circuit putea fi făcut în trei ore şi chiar mai mult, în funcţie de ce se ivea în cale. Numărul obişnuit de circuite era de trei într-o misiune de noapte iar timpul total care se scurgea era aproximativ de unsprezece ore. Vremea era de obicei proastă în această zonă şi piloţii se vedeau obligaţi să facă curse între altitudinea cea mai potrivită de cercetare prin radar – de 1.500-2.000 picioare şi o altitudine mult mai mică pentru a se strecura sub nori şi a evita să pătrundă cu capul înainte în vîrful unui nor de furtună. Unde insule din zonă aveau vîrfuri de munţi vulcanici, acestea erau un pericol în plus pentru Catalina care zbura bazîndu-se numai pe aparatura tabloului de bord, la altitudine joasă, cu un aparat radar ineficace. Cu

* La întoarcerea escadrilei VP-12 în Statele Unite gradatul Aviation Ordnanceman Eugene L. Davies a luat pisica cu el în California.

toate acestea misiunea „Mike Search“ era considerată o necesitate şi era rareori anulată. Era un lucru esenţial ca activitatea de suprafaţă a inamicului să fie suprimată.

Pe 14 ianuarie Taff a preluat conducerea a trei Cataline într-o operaţiune de căutare printre insule a navelor japoneze. Dacă japonezii erau acolo, el era hotărît să-i găsească. Piloţii celorlalte două avioane, locotenenţii Cyrenus L. Gillette şi Hadley Lewis, erau şi ei la fel de hotărîţi.

Era o noapte întunecoasă şi vremea, ca de obicei, făcea dificil de realizat contactul vizual. De fapt, era foarte greu celor trei avioane să-şi păstreze formaţia răsfirată. După mai multe ore de căutare fără a da peste nici-un semn al inamicului, una dintre Pisici a captat un semnal radar la şase mile distanţă. PBY-ul lui Taff, poreclit „Heartless Henry“*, **s-a întors către ţintă, celelalte două urmîndu-l cu prudenţă** la o oarecare distanţă. Siajul navelor inamice a fost primul lucru pe care l-au văzut. Un număr de distrugătoare, greu de spus cîte anume, se îndreptau spre Guadalcanal. Cele trei avioane s-au apropiat repede şi au lansat bombele. Din cauza întunericului şi a vremii nefavorabile nimeni nu ştie cu siguranţă dacă vreo lovitură sigură s-a înregistrat. La încetarea atacului distrugătoarele au fost văzute făcînd cale întoarsă şi dispărînd.

Două nopţi mai tîrziu, Taff şi Gillette într-un PBY şi locotenentul Stanley Stanul în altul au efectuat un raid de bombardament al aeroportului Kihili de pe Bougainville, lansînd în total opt bombe de cîte 500 livre şi mai multe bombe antiinfanterie de cîte 20 de livre. Este imposibil de apreciat cît de mari au fost distrugerile, dar cel puţin un incendiu mare a izbucnit pe aerodrom. Pentru japonezii de la sol huruitul avioanelor inamice deasupra capului era o experienţă relativ nouă şi ei trebuie să se fi întrebat ce prevestire aduce cu el pentru viitor.

La cîteva mile nord-vest de Munda, traversînd Golful Kula se afla insula vulcanică Kolombangara cu vîrfuri de

* „Heartless Henry“ – Nemilosul Henry. (N. tr.)

peste 5.500 de picioare. În zona de şes de-a lungul ţărmului la Vila Plantation, inamicul era ocupat cu construirea unui alt aeroport care putea să sprijine loviturile împotriva Guadalcanalului şi a unităţilor flotei Statelor Unite. Ei foloseau de asemenea acest amplasament ca punct de transbordare a proviziilor care se îndreptau spre Munda. Încurajat de succesul bombardamentului asupra Mundei, din 4-5 ianuarie, amiralul Halsey a decis să se facă o încercare şi la Vila. Crucişătoarele *Nashville* şi *Helena* trebuiau să facă onorurile cu tunurile de 6 inci în noaptea de 23-24 ianuarie, iar distrugătoarele *Nicholas*, *DeHaven*, *Radford* şi *O'Bannon* urmau să le ţină isonul cu cele de 5 inci. Taff şi Gillette conduceau operaţiunea de recunoaştere şi conducere a focului.

Ce a urmat a fost în esenţă o repetare a operaţiunii precedente de la Munda în care observatorii au condus tirul pentru a acoperi pînă la saturare aeroportul inamic. Japonezii au trimis un grup de avioane Betty* **să atace**

* Autorul se referă la avionul mijlociu de bombardament Mitsubishi G4M supranumit Betty care a fost unul din principalele aparate ale marinei militare japoneze în anii 1941-1945. Proiectarea acestui tip de avion a început în 1937, iar prototipul a zburat în octombrie 1939 sub numele de cod G4M 1. Avionul a devenit operaţional abia în aprilie 1941 cînd a intrat în producţia de serie. La începutul războiului în Pacific a fost larg folosit în acţiuni de bombardament şi atacuri cu torpile. În anul 1943 în urma apariţiei versiunii G4M 2 avioanele de tipul G4M 1 au fost transformate în aparate de transport, recunoaştere şi antrenament. Aparatul G4M 2 a suferit la rîndul său perfecţionări fiind dotat cu motoare Kasei-25, dînd naştere versiunii G4M 2 a. Au urmat o serie de versiuni G4M 2 b aparat pentru altitudini înalte, G4M 2 c şi G4M 2 d dotat cu turbojet. Aceste versiuni de serie mică au fost abandonate dar oferea o protecţie mai mare echipajului şi rezervoarelor de carburant. Aparatul G4M 2 a era dotat cu două motoare de 1.850 CP. Mitsubishi Kasei 25 şi avea un echipaj de 7 persoane; viteza maximă 272 mile pe oră la 15.090 picioare; plafon 29.360 picioare; raza medie de acţiune 2.262 mile; armament: 4 tunuri de 20 milimetri tip 99 şi o mitralieră de 7.7 mm tip 97 şi pînă la 2.200 livre bombe sau o torpilă de 1.764 livre. În total 1941-1945 au fost construite 2.479 aparate de tip G4M. Deşi numeric a fost unul din principalele aparate ale aviaţiei japoneze, nu s-a remarcat decît prin raza sa de acţiune, el dovedindu-se a fi vulnerabil atacurilor datorită lipsei de protecţie pentru echipaj şi rezervoare şi, în consecinţă, înregistrîndu-se o rată înaltă de

forţele de suprafaţă, dar acestea au fost alungate de focul antiaerian. PBY-urile negre rotindu-se pe deasupra nu au fost angajate în luptă niciodată şi prezenţa lor acolo poate nici nu a fost bănuită de inamic. Bombardamentul naval pe de altă parte a fost un succes desăvîrşit. Atît Vila cît şi Munda se vor mai bucura de multă atenţie de acest fel.

Vremea n-a colaborat întotdeauna la succesul misiunilor, aşa cum a demonstrat-o experienţa locotenentului Roger Wolfe în noaptea de 26 ianuarie. Wolfe şi echipajul său întorcîndu-se la bază în jurul orei 1,15, dintr-o misiune împotriva Mundei, au găsit terenul de aterizare mustind de apă datorită unei ploi torenţiale. Turnul de control de pe Henderson l-a sfătuit să se mai învîrtească deasupra norilor pînă la îmbunătăţirea condiţiilor de aterizare. Wolfe s-a conformat, dar vremea rea a continuat. Cu puţin înainte de ivirea zorilor, cînd îi mai rămăsese combustibil doar pentru zece pînă la cinsprezece minute, Wolfe a hotărît să amerizeze în marea deschisă, cît încă mai avea forţă pentru motoare, pentru a nu fi silit să rişte o amerizare forţată pe întuneric. Lansînd lumînări fumigene ca puncte de reper, a coborît în direcţia vîntului. La atingerea cu apa, botul avionului a intrat sub un val mare iscat de hulă. Inerţia a împins avionul sub apa care imediat l-a umplut. Membrii echipajului au ieşit din „Pisica” rănită cum au putut mai bine şi s-au adunat pe aripa care mai plutea încă. Cînd tot echipajul a fost numărat, au constatat că ensign Gordon Gustafson navigatorul nu apăruse încă. Cum trecuseră deja mai mult de zece minute s-au temut că s-a înecat. Tocmai atunci însă a scos capul din apă şi l-au tras sus pe aripă scuipînd apă şi tuşind. El fusese lovit, pierzîndu-şi cunoştinţa din cauza impactului şi şi-a revenit într-un balon de aer aflat în partea de sus a avionului. Bîjbîind prin întuneric sub apă a reuşit totuşi să iasă la suprafaţă printr-una din turelele mitralierelor. Dar ei erau însă departe de a fi în siguranţă. Aripa împiedica deocamdată avionul să se scufunde, dar pînă la urmă şi ea avea să se ducă la fund. Wolfe a plonjat sub apă de cîteva

pierderi. (N. tr.)

ori intrînd în fuselaj şi a reuşit să recupereze două plute din avion. Le-au umflat, s-au urcat în ele şi au abandonat Pisica sortită să piară. Cînd s-a luminat au constatat că plutesc în marea liberă fără să zărească nici-o palmă de pămînt. Îşi cunoşteau însă poziţia destul de bine şi după aproximativ treizeci şi şase de ore ei au fost capabili să ajungă în insula Buraku. Nu aveau nici hrană nici apă dar au reuşit să-şi prelungească zilele cu o hrană sărăcăcioasă formată din peşte crud şi nuci de cocos încă două zile şi jumătate. Atunci au fost zăriţi de două avioane P-40 ale armatei şi mai tîrziu au fost salvaţi de un PBY.

Vremea a fost poate cel mai mare risc cu care s-au confruntat echipajele „Pisicilor Negre”. Avioanele adesea decolau bazîndu-se numai pe instrumentele de bord şi efectuau zboruri întregi de patrulare fără a vedea suprafaţa pămîntului şi a mării cu ochiul liber. Într-o noapte la începutul lui februarie trei „Pisici” şi-au luat zborul pe o ploaie densă de nepătruns în căutarea unei mari forţe operative japoneze „reperate la nord de Rabaul şi îndreptîndu-se spre sud cu optsprezece noduri. Una dintre Pisici a nimerit într-un front de ploaie la numai şaizeci de mile spre nord de Henderson. Zdruncinată de curenţi violenţi şi nereuşind să găsească o ieşire din furtună s-a întors în cele din urmă la bază. Altă Pisică nu a putut parcurge decît jumătate din traseul stabilit, văzînd puţine lucruri pe drum. Un al treilea avion a parcurs întregul circuit pe o ploaie torenţială nereuşind să vadă absolut nimic pînă la aterizare pe Henderson, a doua zi dimineaţă. La un moment dat în timpul zborului, navigatorul l-a întrebat pe pilot, locotenentul Hartsel „Red” Allen dacă nu cumva încă rulează, şi dacă este aşa, cînd crede el că are să decoleze?

În noaptea de 1 spre 2 februarie, japonezii au început evacuarea Guadalcanalului. În jur de douăzeci de distrugătoare inamice au făcut o cursă în mare viteză în josul strîmtorii Slot fiind acoperite pe aproape tot parcursul de avioane. Bombardiere în picaj şi torpiloare americane au atacat forţele japoneze şi au avariat un distrugător în largul capătului sud-estic al grupului de insule Noua Georgie.

După lăsarea întunericului cîteva vedete torpiloare de patrulare (PT boats)* au făcut o încercare curajoasă să oprească marea unitate operativă japoneză în timp ce se apropia de Guadalcanal, dar fără nici-un rezultat. Un distrugător inamic s-a scufundat izbindu-se de o mină, dar celelalte au îmbarcat trupele pe jumătate înfometate şi demoralizate şi s-au îndreptat spre nord.

Japonezii au mai făcut o încercare două zile mai tîrziu şi din nou au fost întîmpinaţi de bombardiere în picaj şi avioane de atac americane care au scos din luptă o navă şi au produs uşoare avarii la alte cîteva. În aceeaşi noapte o Pisică neagră a lansat rachete luminoase asupra marii unităţi operative japoneze pentru ca bombardierele în picaj Dauntless să poată ataca. Dar nu s-a înregistrat nici o lovitură. Japonezii au avut din nou succes.

În noaptea de 7 spre 8 februarie a avut loc ultima cursă de evacuate, iar pe 9 forţele terestre americane au putut raporta că inamicul se cărăbănise cu totul şi se făcuse nevăzut. Japonezii pierduseră în jur de 25.000 de oameni pe Guadalcanal. Ei îşi mai pierduseră totodată şi din avîntul înaintării, ceea ce era şi mai rău, îi lăsaseră pe americani să

---

* În cursul celui de al doilea război mondial S.U.A. au construit 3 tipuri principale de vedete torpiloare de patrulare: 1) Clasa P.T. 71 tip Higgins din care s-au construit 221 de unităţi; 2) Clasa P.T. 103 tip Elco din care s-au construit 358 de unităţi; 3) Clasa P.T. 368 tip Vosper din care s-au construit 140 unităţi. *Clasa P.T. 71 tip Higgins* produsă şi operativă între 1941-1945 avea un deplasament de 46,7 tone; lungime 23,8 m; lăţime 6,1 m; pescaj 1,8 m. Nava era înarmată: 1 tun de 40 mm, 2 tunuri de 20 mm şi mai multe mitraliere de 12,7 mm, 12 încărcături de adîncime şi 2 sau 4 tuburi lans-torpile de 533 mm. Ea dispunea de un motor de 4.050 CP care îi imprima o viteză de peste 40 noduri şi un echipaj de 12 oameni. Celelalte clase aveau dimensiuni şi performanţe apropiate. Armamentul acestor vedete în cursul războiului a fost supus la numeroase modificări şi s-a încercat chiar să se instaleze pe acestea lansatoare de rachete.

Celebre pentru acţiunile purtate pe frontul din Pacific aceste vedete foarte rapide şi manevriere au participat pe toate fronturile de operaţii. Unele dintre ele au fost transferate forţelor aliate. După război ele au devenit celebre şi prin faptul că una din aceste vedete torpiloare a fost comandată pe frontul din Insulele Solomon de către fostul preşedinte al S.U.A. John F. Kennedy. (N. tr)

schimbe mersul războiului. Luptele începeau acum să se poarte către nord-vest, în sus spre lanţul insulelor Solomon către fortăreaţa lor principală – Rabaul!

Dar activitatea Pisicilor negre era abia la început. Japonezii erau acum nevoiţi să aprovizioneze noile baze de la Vila şi Munda precum şi alte puncte cheie, printre insule, în timpul nopţii. Catalinele continuau să sfărîme aceste curse logistice. De asemeni, executau misiuni de bombardare şi hărţuială, zboruri de salvare sau conducere a focului artileriei navelor de suprafaţă.

Pînă în 27 martie escadrila VP-12 a zburat în 236 de misiuni totalizînd 1.660 ore, majoritatea noaptea. Acestea includeau operaţiuni de bombardare, atac cu torpile, conducere a focului artileriei, recunoaştere, escortare, antisubmarine şi de salvare. Ofiţerii şi soldaţii au primit decoraţii personale pentru realizările lor, iar escadrila în întregime a fost recompensată cu un ordin de zi prezidenţial, (Presidential Unit Citation) ca „prima escadrilă de hidroavioane Catalina care a operat de pe Guadalcanal şi iniţiatoarea tacticii de mare eficacitate în lupta de noapte specifică „Pisicilor negre“, ... Distinsă printr-un spirit de luptă de neînfrînt escadrila de recunoaştere 12 a creat un model pentru următoarele escadrile de hidroavioane Catalina şi a realizat un extraordinar record de acţiuni curajoase, care fac o înaltă onoare piloţilor şi echipajelor ei, ca şi celor ce-şi îndeplinesc serviciul militar în marina militară a Statelor Unite“*.

Era un început bun.

* Ordin de zi prezidenţial pentru escadrila de patrulare 12 pentru perioada 24 noiembrie 1942 pînă la 1 iunie 1943. Semnat James Forrestal, Secretarul Marinei militare; pentru Preşedintele Statelor Unite ale Americii.

Anexă

Comandantul Aviaţiei, Forţei Pacificului de Sud
Flota Pacificului

10 Aprilie 1943

De la: Comandantul Aviaţiei Forţei Pacificului de Sud
Către: Comandantul Escadrilei de recunoaştere 12.
Subiect: Prima escadrilă de „Pisici Negre“.

1. Acesta este un certificat pentru lămurirea posterităţii că escadrila care a dezvoltat şi aplicat prima oară tactica de mare eficacitate a luptei de noapte specifică „Pisicilor Negre“ este escadrila de recunoaştere 12. Numele de Pisica Neagră a fost iniţiat de acest comandament la 14 decembrie 1942 ca termen descriptiv al avioanelor escadronului de recunoaştere 12 care erau pregătite special pentru aceste operaţii.

2. Deşi multe alte escadrile vor urma pe urmele escadrilei de recunoaştere 12 şi vor fi cunoscute ca „Pisici Negre“ onoarea de a fi fost prima escadrilă „Pisica Neagră“ aparţine în mod categoric Escadrilei 12 de recunoaştere.

AUBREY W. FITCH

8

Să bem pentru Pisica Neagră

„Să bem pentru Pisica Neagră-PBY
Pe bolta Domnului
Cel mai dat naibii avion
Cu-n puşcoci înainte
Şi-o praştie înapoi
Şi-o sută douăzeci de noduri
Cînd lupta e în toi“*.

Veneau toţi plini de încredere, cu avioanele proaspăt vopsite în negru ca funinginea părînd gata de plecare şi ameninţătoare. Mai erau printre ei şi cîţiva veterani aduşi de la alte escadrile ce operau în acel moment în insulele Hawaii. Dar majoritatea piloţilor veneau direct de la cursurile intensive pentru zbor din Statele Unite şi erau tineri şi fără experienţă. Nu cunoşteau mai nimic din ce se întîmplase înainte, despre anihilarea aproape totală a brigăzii 10 de recunoaştere, de lunga retragere chinuitoare spre Australia, sau măcar despre micul punct de sprijin ce fusese cucerit în insulele Solomon. Atît ofiţerii, cît şi soldaţii în termen aveau mult entuziasm dar foarte puţină experienţă.

Escadrila de recunoaştere 54 fusese constituită în noiembrie 1942 ca unitate nou-nouţă, iar la numai trei luni după aceasta a primit ordin să se desfăşoare în sudul Pacificului ca escadrilă de Pisici negre. Avioanele sale şi-au luat zborul din Golful Kaneohe în primele zile ale lui martie cu foarte puţin antrenament pentru misiunea riscantă care îi aştepta. În ziua de unsprezece a aceleiaşi luni, primele echipaje au început să sosească la Henderson Field pentru a-şi alătura forţele şi în cele din urmă pentru a rămîne în schimbul escadrilei VP-12.

Cheia de boltă a încrederii din inimile oamenilor escadrilei a reprezentat-o probabil tînărul ofiţer comandant recent avansat, locotenent-comandorul Carl W. Schoenweiss. Era un tip solid cu păr blond şi ondulat şi ochi albaştri ca oţelul care făcea în aşa fel încît să nu existe

* Howard D. Miner fragment din cîntecul de petrecere al escadrilei VP-54 – nepublicat.

niciodată vreo problemă în ceea ce priveşte comandarea escadrilei sau direcţia pe care aceasta trebuie să o urmeze. Era un om care ştia ce vrea, gata în orice clipă să provoace japonezilor pagube cît mai mari posibile.

În primele două luni şi jumătate de la desfăşurarea escadrilei VP-54 a împărţit misiunile specifice Pisicilor negre cu escadrila VP-12, orientîndu-se singuri în noile condiţii de noapte. Ei au învăţat cum să navigheze printre insule cu ajutorul radarului, cum să se facă invizibili pentru avioanele de vînătoare inamice, cum să se strecoare sub straturile de nori cu vreme urîtă la cîteva sute de picioare înălţime, ocolind în acelaşi timp vîrfurile vulcanilor care se ridicau brusc din mare.

Schoenweiss într-un avion şi locotenentul (j.g.) Robert L. Engemann în altul au făcut un zbor de orientare cu piloţii din escadrila VP-12 în noaptea de 15 martie. Cele două Pisici au corectat focul artileriei în timpul unui bombardament al aerodromului Vila cu vase de suprafaţă şi şi-au terminat acţiunea cu bombe de 500 de livre. După cîteva zboruri de acest fel, piloţii şi echipajele din escadrila VP-54 erau gata să se descurce singuri.

Pe 31 martie Schoenweiss cu locotenentul John W. Erhard drept copilot au realizat primul contact al escadrilei cu vasele de suprafaţă inamice, reperînd trei distrugătoare la vest de Vella Lavella, insula cea mai nord-vestică din arhipelagul Noua Georgie. Puţin mai tîrziu acestora li s-au alăturat încă patru vase de război, totalizînd două crucişătoare uşoare şi cinci distrugătoare. „Pisica“ a anunţat la bază prin radio şi a urmărit forţele inamice pînă în golful Vella şi de-a lungul coastei Kolombangara pînă ce şi-au făcut apariţia în zonă două avioane ale armatei B-24*.

* Autorul se referă la avionul Consolidated B-24 Liberator, avion de bombardament cu rază lungă de acţiune fabricat şi proiectat de firma Consolidated-Vultee AirCraft Corporation. Avionul B-24 a zburat prima oară în decembrie 1939 şi a devenit operativ în 1941. Din 1941 pînă în mai 1945 a fost avionul american cu cea mai amplă serie de fabricaţie, construindu-se peste 18.000 de aparate. Consolidated B-24 Liberator a fost folosit ca avion de bombardament, transportor de persoane şi materiale, avion cisternă, de patrulare maritimă, de recunoaştere şi

Atunci PBY-ul a iluminat vasele cu rachete luminoase în timp ce avioanele B24 le bombardau fără succes, însă comandantul japonez a decis cu înţelepciune că era prea riscant să se oprească şi să descarce proviziile şi trupele în asemenea împrejurări şi la numai cinci mile de Vila şi-a schimbat direcţia, întorcîndu-se către bază. După plecarea avioanelor B-24, Pisica şi-a ales un distrugător de la sfîrşitul coloanei şi l-a bombardat în zbor planat. Două bombe de

---

antisubmarin. Se apreciază că avioanele B-24 au lansat peste 635.000 t. bombe pe teatrele de război din Europa, Africa şi Pacific distrugînd 4.189 de avioane inamice. În afară de forţele aeriene ale S.U.A., el a intrat în dotarea Marii Britanii şi a ţărilor din Commonwelth. Dintre variantele construite, cele care au cunoscut numărul cel mai mare de aparate a fost B-24 D şi care a fost şi prima versiune achiziţionată de S.U.A. Din cele 2.738 exemplare 382 de avioane B-24 D au intrat în dotarea Forţelor aeriene britanice fiind dotate cu radare speciale pentru acţiuni de patrulare. Flota militară a S.U.A. a preluat în vara lui 1943 o serie de avioane B-24 D de la forţele aeriene ale S.U.A., folosindu-le în lupta anti-submarin, precum şi un număr de aparate ale aceleiaşi versiuni cunoscute sub indicativul de PB4Y-1. Alăturarea şi altor fabrici la construirea avionului B 24, cum ar fi Douglas, Ford, North American au dus la apariţia unor noi versiuni cum ar fi B24 E, B24 G, B24 H, B24 Y, ultimile trei versiuni dispuneau de turelă în botul avionului, mărindu-i capacitatea de apărare. 90 de aparate din versiunile B-24 H şi B-24 Y au fost transformate în aparate de recunoaştere foto, cunoscute sub numele de cod F-7. Aparatele de transport cunoscute sub indicativul C87 – Liberator Express au apărut la mijlocul războiului. Din acest tip au fost construite 276 aparate pentru forţele aeriene ale S U.A., 24 pentru forţele aeriene britanice şi un număr oarecare sub codul RY2 – pentru flota militară a S.U.A., C87A şi RY1 – care aparţinea flotei S.U.A. au fost construite pentru personalităţile armatei şi statului american. De remarcat că unul din primele aparate B 24, care a intrat în dotarea forţelor militare ale Marii Britanii sub numele de LB-30, a devenit avionul personal a lui Winston Churchill în timpul războiului. Din cele 18.000 de aparate B-24 Liberator Flota militară a S.U.A. a primit 977 avioane PB4Y, PB4Y-1P pentru recunoaştere şi lupta antisubmarin. Împreună cu Boeing B-17 Flying Fortress, avionul de bombardament Consolidated B24 – Liberator a participat la operaţiile din Europa, Mediterana şi Orientul Mijlociu, dar numai în Pacific calităţile sale deosebite, în special raza sa mare de acţiune l-a făcut deosebit de preţuit. Acest aparat în versiunea sa B24-J (din care s-au construit 6.678 exemplare) dotat cu radar, pilot automat şi vizor de bombardament electric, avea patru motoare de 1.200 CP de tip Pratt &

500 livre au căzut foarte aproape lîngă navă şi e posibil să-i fi produs unele avarii la carenă. Mai important a fost însă faptul că marea unitate operativă inamică nu a debarcat în noaptea aceea nici un fel de materiale sau trupe.

Locotenentul (j.g.) James W. Anderson a găsit o altă mare unitate operativă cinci nopţi mai tîrziu în Strîmtoarea Blackett, care înconjoară colţul de sud-vest al Kolombangarei. Unitatea era formată dintr-un crucişător uşor, două distrugătoare şi două transportoare, care se îndreptau de asemenea spre Vila. Anderson s-a decis să atace imediat. Îndată ce a început atacul el a fost prins în lumina reflectoarelor şi a unui puternic foc de artilerie antiaeriană care l-a silit să se îndepărteze. Înainte ca el să poată ataca din nou, distrugătoarele au lansat o perdea groasă de fum la adăpostul căreia transportoarele şi-au debarcat trupele. Mai tîrziu Pisica a făcut o altă încercare de atac în timp ce vasele inamice ieşeau cu viteză maximă prin trecătoarea Ferguson. Anderson a lansat două bombe de 500 livre asupra uneia din nave, fără însă vreun rezultat vizibil.

În lunile martie, aprilie şi mai s-au pierdut două avioane – unul datorită unei defecţiuni la motor în timpul decolării, iar celălalt ca rezultat al unei inexplicabile ciocniri în largul mării cu un avion aflat într-o recunoaştere de tipul Mike Search. Într-o încercare ulterioară de a repera avionul dispărut, Schoenweiss a găsit doar o plută de salvare şi o paraşută, dar nici urmă de echipaj. Ei au fost înghiţiţi de imensul ocean flămînd, care îi pîndeşte pe cei ce îndrăznesc să se apropie în zbor de apele sale în întunericul nopţii.

Escadrila a fost cantonată în corturi aşezate pe terenul unei vechi plantaţii de nuci de cocos, în condiţii la fel de nesănătoase ca cele întîlnite de escadrila VP-12. Drenajul era prost, în ciuda eforturilor de a săpa şanţuri prin care apa să se scurgă din zona corturilor. Era sezonul ploilor şi

---

Whitney R 1830-65, o viteză maximă de 300 mile pe oră Ia o altitudine de 30.000 picioare, plafon de serviciu 28.000 picioare, armament 10 mitraliere calibrul. 50 şi 5.000 livre de bombe. (N. tr.)

frecventele ploi torenţiale umpleau pur şi simplu şanţurile şi inundau tabăra. Corturile nu aveau nici un fel de pardoseală iar personalul escadrilei VP-54 locuia literalmente în noroi.

Toată tabăra era înconjurată de tufişuri dese iar ţînţarii îi chinuiau pe oameni zi şi noapte. Aproximativ douăzeci la sută din personalul escadrilei sufereau de frisoane, febră şi diferite manifestări ale malariei, în timp ce alţi treizeci şi cinci la sută prezentau simptome de dizenterie. Noaptea „Maşina de spălat Charlie“ zbura pe deasupra lor cu regularitate şi tranşee erau săpate în apropierea fiecărui cort. Cele mai luxoase dintre ele se puteau mîndri cu bucăţi de pînză (prinse la un capăt) care să nu lase apa să pătrundă. Comandantul escadrilei era hotărît să îmbunătăţească aceste condiţii – dar cum? Amiralul Nimitz hotărîse ca Guadalcanal să *nu* devină o bază permanentă, iar aceasta reprezenta evident suficient pentru a împiedica orice efort serios pentru ameliorarea condiţiilor de încartiruire a personalului escadrilei.

O vizită la Guadalcanal a secretarului Marinei militare*, **Artemus Gates, i-a oferit lui Schoenweiss portiţa de ieşire pe care o căuta. Un avion al escadrilei VP-54 a fost desemnat să îl aducă pe secretar într-o** călătorie de inspecţie în insulele Russel, iar tînărul comandant s-a oferit el însuşi ca pilot. La întoarcere Gates a intrat în carlingă pentru-a-şi anunţa intenţia de a vizita cîteva din campamentele escadrilei din Henderson. Schoenweiss l-a invitat atunci foarte amabil şi îndatoritor în tabăra Pisicii Negre şi secretarul a acceptat.

În aceeaşi după-amiază Gates a vizitat zona de cazare a escadrilei VP-54 şi a rămas uimit de condiţiile de aici. Schoenweiss i-a menţionat că lucrurile stăteau încă bine atunci dar că el trebuia să vadă tabăra după o ploaie torenţială. Chiar în noaptea care a urmat a turnat cu găleata, iar dimineaţa secretarul s-a întors să vadă dacă tînărul comandant a exagerat în relatările sale. Răspunsul i-a fost dat în momentul în care s-a afundat în noroiul vîscos

* Secretary of the Navy – secretarul marinei militare, funcţie echivalentă cu cea de ministru (N. tr.)

şi negru.

Gates a ordonat construirea unei noi tabere pentru escadrila Pisicilor şi a dat instrucţiuni să îi fie înaintat personal un raport cînd acest lucru a fost realizat. Ca urmare, escadrila VP-54 şi personalul de întreţinere s-au mutat în noua lor tabără pe 25 iunie. Tabăra consta din baracamente prefabricate din tablă de metal ondulată de curînd intrate în fabricaţie aşezate pe coral fărîmiţat în apropierea aeroportului. Sănătatea, eficienţa şi moralul s-au îmbunătăţit peste noapte.

De la sosirea escadrilei VP-54 la jumătatea lunii martie şi pînă la plecarea escadrilei VP-12 pe întîi iunie lucrurile fuseseră relativ liniştite în insulele Solomon. Evacuarea Gaudalcanalului de către inamic în februarie anunţase o aşa-zisă perioadă de acalmie în timp ce ambele părţi au hotărît în ceea ce priveşte pasul următor. Trebuiau să fie trasate noi linii de bătaie înainte ca lupta să poată reîncepe cu toată hotărîrea. Aliaţii, după cum era de aşteptat, se pregăteau să se îndrepte către insulele centrale din arhipelagul Solomon. Cît îi priveşte pe japonezi, aceştia erau hotărîţi să păstreze zona respectivă şi să oprească înaintarea Aliaţilor spre nord-vest. O nouă linie de apărare urma să fie trasată din insulele Mariane către sud-est pînă la Truk şi de acolo spre insulele centrale ale arhipelagului. Aici linia lua o întorsătură bruscă spre vest traversînd marea Solomon pînă la Salamaua în Noua Guinee şi de acolo pînă la Timor. Rezistînd pe linia de apărare la asaltul inevitabil al Aliaţilor, japonezii urmau să-şi construiască noi baze, să le întărească pe cele existente şi să se pregătească pentru o ofensivă decisivă în primăvara lui 1944.

Rabaul cu formidabila sa bază complexă incluzînd mai multe aeroporturi, reprezenta capul unei caracatiţe aşezate la sud de ecuator. Un tentacul se întindea spre Noua Guinee iar altul şerpuia printre insulele Solomon cu bazele şi pistele lor de aterizare. Aceste ultime poziţii dădeau posibilitatea inamicului să-şi lanseze puterea aeriană tocmai pînă în Guadalcanal, în timp ce locurile de ancorare

şi alte facilităţi de pe această direcţie asigurau zone de debarcare pentru mijloacele de sprijin logistic pe apă şi pentru atacurile navelor de suprafaţă. Aeroportul din strîmtoarea Buka aflat la numai 165 de mile de Rabaul, cel de la Kahili aşezat la capătul de sud al insulei Bougainville, iar cel al insulei Ballale plasat chiar pe coastă erau adevărate pietre de pus piciorul în drumul către Vila de pe insula Kolombangara, către Munda din insula Noua Georgie şi către Rekata Bay de pe insula Santa Isabel. Ultima menţionată era o bază de hidroavioane, dar japonezii plănuiau să înfiinţeze cel puţin încă două aeroporturi pe această insulă care să fie împreună cu cea dintîi la o distanţă favorabilă pentru atacarea poziţiilor americane de pe Tulagi şi Guadalcanal.

Vila şi Munda erau desigur deja operaţionale iar japonezii şi-au sporit eforturile de a extinde şi întări aceste baze importante în pofida bombardărilor de zi şi noapte. Pisicile negre din escadrila VP-54 vizitau des noaptea aceste două aerodromuri, lansînd asupra lor bombe de 500 livre, bombe antiinfanterie şi tot felul de alte piese.

Majoritatea lucrărilor de construcţie la cele două baze se făceau în timpul nopţii. Pentru a le contracara activitatea, Pisicile şi-au modificat în consecinţă o parte din materialul lor de bombardament. Echipajele de la sol rechiziţionau un număr mare de vergele de oţel folosite de obicei în construcţii pentru armarea betonului şi le prindeau pe lungimea bombelor de 500 de livre cu chingi de metal. Apoi ei prelungeau în faţă focosul aflat în capătul din faţă al bombei cu o tijă aşa încît să explodeze prematur deasupra solului. Metalul care zbura din miile de bucăţi de oţel provenite din vergele aveau efect mortal asupra personalului inamic care lucra la cîteva sute de iarzi distanţă de zona impactului. Aceste improvizaţii se numeau „daisy cutters“*.

După slăbirea rezistenţei poziţiilor inamice din Munda şi Vila printr-o bombardare aproape continuă de zi şi noapte

* Daisy cutters – termen care în limbajul soldaţilor denumeau şrapnelele. (N. tr.)

timp de mai multe săptămîni, a sosit şi vremea invaziei. Pe 30 iunie, forţele americane au debarcat pe insula Rendova la capătul ei de nord, la cîteva mile de Munda peste Canalul Blanche. La începutul lunii, cînd devenise clar că operaţiunile înaintau către nord, Schoenweiss a cerut şi a primit permisiunea de a extinde misiunile de recunoaştere de tipul Mike Search mult către nord, pînă la Bougainville. Aceasta dădea Pisicilor posibilitatea de a intercepta vase inamice la intrarea de sus a strîmtorii „The Slot“ şi de a alarma din timp forţele aliate fortificate pe Rendova şi care operau în număr mic pe insula Noua Georgie. Între patru şi şase Pisici Negre decolau în fiecare noapte „cercetînd strîmtoarea „Slot“ şi căile de acces spre Noua Georgie în căutarea marilor unităţi operative japoneze care se îndreptau spre sud pentru a bombarda noile forţe americane debarcate şi pentru a transporta trupe şi provizii în poziţiile japoneze ameninţate“.

În noaptea de 4 spre 5 iulie, locotenent-comandorul Schoenweiss la bordul unei Cataline şi locotenentul McDonough la bordul alteia corectau focul unei mari unităţi operative, care bombarda Vila de pe insula Kolombangara şi Bairoko Harbor pe partea opusă a golfului Kula, într-un efort de a încetini transferul de întăriri ale inamicului din Vila către Munda. După bombardamentul navelor de suprafaţă, McDonough şi-a aruncat cele patru bombe de 500 de livre asupra Vilei iar Schoenweiss le-a lansat pe ale sale asupra amenajărilor din Bairoko Harbor.

Pe parcursul întregii luni Pisicile Negre ale escadrilei VP-54 au căutat, au raportat şi atacat mai multe vase inamice şi grupuri operative, care se îndreptau spre sud după lăsarea întunericului într-o încercare concentrată de a sparge strînsoarea pe care Aliaţii o exercitau asupra insulelor Centrale din arhipelagul Solomon. În noaptea de 12 iulie o Pisică pilotată de locotenenţii (j.g.) William E. Carter şi Harry G. Sharp s-a îndreptat în susul stîmtorii „The Slot“ în căutarea lui „Tokyo Express“. Concentrîndu-şi eforturile în zona dintre Noua Georgie şi insulele Shortland, Catalina a efectuat două circuite şi jumătate înainte de a

lua contact cu inamicul, imediat după miezul nopţii. Marea unitate operativă a fost reperată la aproximativ cincisprezece mile la nord de Kolombangara şi consta din cinci distrugătoare conduse de către crucişătorul uşor *Jintsu* ce se apropia în viteză mare.

Amiralul Halsey fusese informat încă în cursul zilei că formaţia japoneză se îndrepta spre sud. El a trimis în zonă o mare unitate operativă a Aliaţilor comandată de contraamiralul Walden L. „Pug“* Ainsworth pentru a o intercepta. „Pisica“ lui Carter a stabilit rapid legătura cu forţele Aliate care se aflau acum la numai treizeci şi cinci de mile depărtare şi le-a condus către obiectiv. Puţin după ora 1,00 cele două formaţii potrivnice s-au zărit una pe cealaltă şi bătălia de la Kolombangara a şi început.

Distrugătoarele americane au atacat cele dintîi cu torpile. *Jintsu* a răspuns cu cele opt tunuri mari încercînd în acelaşi timp să lumineze vasele atacatoare cu proiectoarele sale. Între timp s-a apropiat mai mult *Honolulu*, vasul amiral al lui Ainsworth, care a deschis focul împreună cu celelalte două crucişătoare. Pisica Neagră care îndeplinea rolul de observator de artilerie survolînd locul a văzut că proiectilele cădeau prea scurt faţă de ţintă şi a sfătuit crucişătorul Honolulu să lungească tragerea cu 200 de iarzi. Apoi proiectilele de 6 inci au început să cadă ca grindina cu o precizie ucigătoare asupra nefericitului crucişător inamic. *Jintsu* era pur şi simplu sfărîmat. Echipajul de pe Catalina a putut vedea „exploziile şi flăcările orbitoare“ de pe punte, iar vasul de război japonez a rămas nemişcat în apă. Distrugătoarele americane s-au apropiat atunci cu repeziciune şi i-au mai împlîntat încă două torpile. Deodată nava s-a frînt în două bucăţi mistuite de flăcări şi a pierit. Era o privelişte spectaculoasă şi în acelaşi timp cutremurătoare.

Nu aveau însă timp de răgaz şi de a reflecta asupra

* „Pug“ – comandanţi şi ofiţeri americani aveau porecle care de cele mai multe ori au fost transformate în adevărate prenume în cazul de faţă „Pug“ înseamnă „nas turtit“ „mops“ sau „pugilist“ „boxer“ (N. tr.)

celor ce s-au întîmplat. Carter a reperat patru din distrugătoarele japoneze îndreptîndu-se spre o zonă cu averse de ploaie, a raportat cele observate comandantului marii unităţi operative, apoi el însuşi a luat-o în direcţia lor. La adăpostul vremii urîte vasele inamice s-au răspîndit, dar Carter a prins două din ele ieşind în cealaltă parte a zonei de ploaie şi înaintînd în grabă prin strîmtoarea The Slot spre bază.

Catalina s-a apropiat şi a lansat două bombe de 500 livre care au căzut prea departe însă de ţintă. Focul cu care navele japoneze ripostau, era puternic. La a doua încercare Carter a lăsat şi cele două bombe rămase. Deşi lansarea a fost bună n-au fost dovezi că ţinta a fost atinsă. Dar avionul a fost lovit în aripi în timp ce executa atacurile. Cu avarii al căror grad era imposibil de apreciat, cu combustibilul pe terminate şi muniţia consumată Pisica Neagră s-a întors cu părere de rău, la bază. Ajungînd la Henderson, echipajul a cercetat ceva mai tîrziu avariile produse la avionul lor şi a constatat cu uimire mai multe spărturi mari, de trei picioare în diametru în aripa de la tribord şi altele mai mici în cea de la babord. Din acel moment, bătrîna „Catalină” a început să fie privită cu mai mult respect.

În ciuda reputaţiei binemeritate pentru trăinicia sa, au fost destule ocazii cînd PBY-ul nu a mai putut ajunge la bază. Într-o astfel de noapte, cea din 16 spre 17 iulie, locotenentul Jim Anderson şi echipajul său au cercetat strîmtoarea The Slot pînă la Bougainville şi se îndreptau din nou spre sud. Cînd au ajuns în dreptul insulei Vella Lavella motorul de la tribord a început să funcţioneze neregulat şi în cele din urmă a luat foc. Toate încercările de a-l stinge nu au avut nici un rezultat şi Anderson şi-a dat seama că va trebui să amerizeze în marea liberă cît mai repede posibil. Focul ardea acum cu putere şi el se temea că flăcările vor ajunge la combustibilul din rezervorul aripei.

În timp ce el cobora în grabă pentru amerizare, focul reflectat de apă îi dădea posibilitatea să mai discearnă cîte ceva. Nu era însă de ajuns pentru a-i permite lui să determine direcţia valurilor sau a vîntului de la suprafaţa

apei. Crezînd în noroc, pilotul şi-a continuat coborîrea.

Catalina s-a izbit cu putere şi s-a oprit. De fapt s-a zdruncinat atît de tare încît motorul arzînd s-a desprins de la locul său şi a căzut sfîrîind în apă. În mod miraculos fundul avionului nu se desprinsese şi plutea săltîndu-se pe valuri.

Numai că Anderson şi echipajul său se aflau în mare încurcătură. Vella Lavella era ocupată de japonezi care mai mult ca sigur văzuseră avionul în flăcări amerizînd în largul mării. Curînd ei urmau să-şi facă apariţia pentru a face cercetări. Rapid, Anderson a ordonat urcarea în două plute de cauciuc. Apoi s-a îndreptat către una din mitralierele de calibru 50 din mijlocul avionului, a întors-o înăuntru şi a ciuruit fundul hidroavionului. Nu mai era timp de pierdut.

După ce i-a dat lovitura de graţie, s-a căţărat şi el într-una din plute. Ei au început să vîslească cu furie pentru a se îndepărta cît mai mult de avionul ce se scufunda. Cam după o jumătate de oră a apărut o şalupă pentru a cerceta rapid zona. Echipajul Catalinei îi urmărea în linişte de la distanţă. Japonezii evident au crezut că avionul în flăcări s-a prăbuşit în apă iar pilotul s-a scufundat odată cu el. Curînd au renunţat să mai caute şi s-au îndreptat către ţărm.

După trecerea primejdiei imediate, echipajul Pisicii a pornit spra ţărm cu speranţa că va ajunge acolo înainte de ivirea zorilor. Dimineaţa următoare a găsit grupul mergînd cu precauţie de-a lungul coastei, pe la marginea junglei. Ei nu aveau nici cea mai mică idee despre ce ar putea să găsească, dar nu puteau pur şi simplu să aştepte să fie descoperiţi sau să moară de foame.

Deodată ei au auzit nişte paşi pe potecă îndreptîndu-se spre plajă. Radiotehnicianul de aviaţie clasa I Doug Roberts îşi aminteşte că „era unul dintre cei mai graşi japonezi pe care i-am văzut vreodată, inainte sau după – domnul Cinci pe cinci“. Au hotărît să se posteze de-a lungul cărării şi să sară asupra lui cînd se va întoarce.

Dar soarta şi-a spus din nou cuvîntul, şi înainte ca ei să-şi poată pune în aplicare planul făcut la repezeală, şi-au

făcut apariţia la joasă altitudine două avioane F4U Corsair*, **a căror piloţi nu aveau de unde să ştie că jos acolo se aflau americani, care au mitraliat o mare tabără japoneză aflată la nu mai mult de o sută de iarzi, în interiorul junglei. Văzînd şansa care li se oferea, cei din echipajul** Catalinei au pornit în josul plajei, în direcţie opusă, regrupîndu-se. Lipsea un singur om, comandantul avionului. Între timp însă avioanele de tip Corsair au plecat, zburînd peste ocean către casă, fără să aibă vreo idee despre drama care se întîmplase jos.

În timp ce membrii Pisicii tocmai se întrebau ce să facă în continuare au auzit strigătul celui care lipsea. Apoi a fost o singură împuşcătură şi s-a lăsat tăcerea. Nu mai încăpea îndoială de ce se întîmplase.

Destul de curios japonezii n-au mai cercetat zona. Probabil s-au gîndit că l-au ucis pe pilotul avionului doborît şi că nimeni în afară de el nu mai era. Oricum ar fi fost situaţia membrii Catalinei au căutat să se îndepărteze cît

* Autorul se referă la avionul de vînătoare cu baza pe portavion Chance Vought F4U Corsair, construit de firma Chance Vought Aircraft Division, United Aircraft Corporation. Acest aparat a fost ultimul avion de vînătoare cu elice american şi cel mai puternic avion naval construit pînă atunci. Conceput între anii 1938-1940 la cererea flotei militare americane, el a devenit operaţional în 1942 cînd s-a trecut la producţia de serie sub numele de cod F4U-1. Acest aparat a zburat în primele acţiuni operaţionale în februarie 1943 în cadrul operaţiilor desfăşurate de Corpul de infanterie marină al S.U.A. – fiind destinat aeroporturilor de pe ţărm. La construcţia acestui avion au mai participat firma Brewster care a construit 735 aparate denumite F3A1 şi Goodyear care a construit 4.000 de aparate sub denumirea FG-1 şi 2. În total s-au construit de cele trei companii 12.681 de avioane Corsair. Diferitele versiuni includ F4U-1C înarmat cu 4 tunuri şi cu rezervor sub fuselaj; F4U-1D avion de vînătoare-bombardament; F4U-2 primul aparat de vînătoare monoloc dotat cu radar pentru misiuni de noapte; F4U-4 avion de vînătoare construit din 1944 cu un motor de 2.450 CP de tip Pratt & Whitney R–2800–18 W. Acest aparat avea o viteză de 446 mile pe oră la o altitudine de 26.000 picioare, plafonul 41.000 picioare; raza maximă de acţiune 1.562; armament: 6 mitraliere Browning calibrul 50; două bombe 1.000 livre sau rachete. În timpul războiului 2.000 de aparate Corsair au fost furnizate marinei britanice şi forţelor aeriene neo-zeelandeze. Sub numele de Corsair I, II, III şi IV care corespundeau versiunilor F4U-1, F4U-1A, F3A-1 şi FG-1. (N. tr.)

mai mult de tabăra inamică şi apoi s-au oprit să se odihnească. Aici destinul s-a făcut din nou simţit.

În dimineaţa în care au ajuns pentru prima dată la mal unul din membrii echipajului şi-a aruncat jacheta de zbor în hăţiş. Acolo a fost găsită de un băştinaş care a luat-o cu el în sat. Căpetenia lor şi-a dat seama că aparţine unui american şi a organizat cu un grup de oameni o acţiune de căutare.

Cîteva ore mai tîrziu americanii au văzut frunzişul junglei dîndu-se la o parte şi înainte ca ei să poată pune mîna pe armele lor au fost înconjuraţi de băştinaşi. Prin semne şi prin cuvinte de jargon anglochinez membrii tribului au reuşit să se facă înţeleşi. Ei erau prieteni şi voiau să-i ducă pe americani într-un loc unde vor fi în siguranţă.

Roberts arătă că după aceea au pornit într-un „marş al naibii de greu“, urcînd foarte sus în munţi. După multe ore de ascensiune au ajuns în sfîrşit într-o tabără. Acolo au fost prezentaţi coastwacherului*, **locotenentul Jocelyn din Marina britanică. Cu el mai erau patru băştinaşi din Samoa în uniforme albastre. Lucrurile începuseră să se mai îndrepte.**

Jocelyn avea bineînţeles un aparat de radio emisie-recepţie şi curînd a luat legătura cu americanii la Guadalcanal care au promis să trimită o vedetă torpiloare de patrulare (PT boat) pentru a prelua echipajul Catalinei. Cîteva nopţi mai tîrziu ei au părăsit tabăra imediat după lăsarea întunericului şi după şase ore de mers au ieşit din junglă pe plajă. Băştinaşi în pirogi îi aşteptau să-i ducă pînă la vedeta torpiloare de patrulare din larg. A doua zi dimineaţă ei deja îşi povesteau păţaniile la Henderson Field.

În absenţa lor trupele americane continuaseră să strîngă laţul în jurul Mundei. Aşa cum era de aşteptat japonezii de pe Noua Georgie au ripostat cu sălbăticie.

---

* coastwatcher – „observator“ sau „supraveghetor de coastă“, membru al unei reţele de informaţii australiano-britanice care acţionau clandestin în teritoriile ocupate de japonezi şi care fuseseră mai înainte sub jurisdicţie australiană sau britanică. (N. tr.)

„Pisicile“ cutreierau căile de acces pe mare în căutarea unităţilor inamice de suprafaţă care de regulă încercau să pătrundă în zonă cu îndemînare şi hotărîre. Multe reuşeau să întărească forţele camarazilor dar altele nu.

Locotenentul (j.g.) Fred Gage a reperat ceea ce el descria ca un vas de luptă de tip Corvetă în noaptea de 17 iulie, chiar la nord-vest de Vella Lavella. A lansat asupra vasului, toate cele patru bombe de 500 de livre. Neputînd să-şi dea seama dacă vreuna din armele sale au lovit ţinta, s-a întors asupra obiectivului şi a deschis un foc intens de mitraliere de calibru 30 şi 50. Nava a luat foc şi se pare că a fost distrusă de o explozie după care a dispărut într-un front meteorologic. Nu mult după aceea a dispărut din cîmpul radarului şi nu a mai putut fi reperată.

Pe 19 iulie, în jurul orei 22,30 un avion Catalina al escadrilei VP-54 pilotat de locotenentul Harold T. Johnson a realizat un contact radar la zece mile est de insula Fauro. S-a dovedit a fi o puternică forţă inamică formată din crucişătoare grele şi uşoare, distrugătoare şi distrugătoare transportoare. Johnson a raportat prezenţa lor la bază şi a pornit după ele spre sud. Mai tîrziu formaţia s-a împărţit în două, vasele combatante rămînînd în strîmtoarea The Slot pentru a pîndi orice mare unitate operativă a Aliaţilor care ar putea fi trimisă să le intercenteze, şi distrugătoarele transportoare pătrunzînd în Golful Vella pentru a-şi lăsa încărcătura la Vila. Pisica aşteptase răbdătoare chiar un astfel de moment pentru a se năpusti. Johnson a plecat după distrugătoarele transportoare.

Pentru că cele trei vase navigau în coloană comandantul avionului s-a decis să se apropie din spate şi să-şi lanseze toate bombele de 500 de livre în bloc, una după alta. În felul acesta, se gîndea el, avea şanse mai mari să lovească măcar unul.

Johnson şi-a făcut apropierea cu motoarele reduse şi chiar înainte de a trece de prora ultimei ambarcaţiuni, a ordonat lansarea bombelor. Prima bombă a lovit cu o pocnitură pe suprastructura dinspre mitraliorul din coada avionului, cea de-a doua nu a lovit ţinta şi cea de-a treia a

lovit puntea la extrema pupa a celei de a doua nave din coloană. Cea de-a patra bombă nu şi-a atins de asemenea ţinta. Hidroavionul PBY a întîlnit un foc violent antiaerian din partea celor trei vase şi a fost grav avariat, dar cele două distrugătoare transportoare în timp ce continuau să înainteze aruncau valuri de fum. Johnson a rămas la post şi a condus alte avioane de pe aeroportul Henderson. Vasele inamice s-au întors şi s-au împrăştiat iar Catalina puternic lovită s-a întors la Henderson, ajungînd chiar înainte de revărsatul zorilor, pentru a-şi linge rănile şi pentru a se pregăti din nou de luptă.

Una din interesantele noi activităţi secundare îndeplinite de Pisicile negre în această perioadă a fost strîngerea de informaţii cu privire la instalaţiile radar ale duşmanului. În timp ce posibilităţile de detectare elecronică ale Aliaţilor erau mult înaintea celor japoneze, experţii americani începuseră să fie preocupaţi în august 1942 de probele concrete care arătau că tehnologia radar japoneză se dezvoltase în aşa măsură încît să devină o ameninţare reală pentru operaţiile de suprafaţă americane în sudul Pacificului. Partea proastă a chestiunii era că inamicul avea cel puţin o unitate operaţională activă în acest timp pe Guadalcanal:

„Acest radar a fost capturat cînd infanteriştii marini au debarcat. El era în stare de funcţionare, neavariat, şi se găsea la una din extremităţile aeroportului Henderson. Această instalaţie a fost dezasamblată şi luată la Laboratorul de Cercetări Navale (NRL) din Washington DC. pentru a fi studiată. Eu cred că era un radar pentru cercetarea la suprafaţă de 90 mc cu o antenă bedspring. NRL a evaluat echipamentul şi a conceput un receptor pasiv de intercepţie (XARD-1) şi cu o staţie de bruiaj aeropurtată pentru a contracara sistemele similare.

Şase subofiţeri care tocmai terminaseră Şcoala de materiale radio (promoţia 40) şi care fuseseră instruiţi în noul domeniu, atunci în stare embrionară al contramăsurilor electronice, au fost însărcinaţi să ia acest echipament în Insulele Solomon şi să descopere cît de mult

au dezvoltat japonezii potenţialul lor*. **Acesta a fost începutul Proiectului Cast Mike nr. 1 (CM) al cărui scop era localizarea altor instalaţii inamice de radar în zonă.**

Churchill şi grupul său şi-au instalat la început echipamentul într-un avion B-17 Flying Fortress care decola din Espiritu Santo. Aceste zboruri nu au adus nimic şi începînd cu decembrie 1942 Churchill şi-a mutat baza pe Gaudalcanal. La începutul lui ianuarie grupul a început să opereze cu Pisicile Negre de la escadrila VP-12, şi mai tîrziu şi-au făcut cea mai mare parte din munca lor cu escadrila VP-54.

Proiectul de contramăsuri electronice a fost întîmplător faţă de misiunile regulate pe care le aveau Catalinele. Oamenii care operau cu echipamentul special, de asemenea îndeplineau şi obligaţiile obişnuite ale echipajului, mînuind mitralierele şi făcînd tot ceea ce era necesar. La început existau puţine probe cu privire la instalaţii suplimentare de radar ale japonezilor în zonă, dar la 18 iunie în timpul unei misiuni de cercetare şi bombardare în partea de sus a strîmtorii The Slot, au fost detectate emisiuni radar care proveneau din insulele Shortland, chiar la sud de Bougainville. Alte indicaţii veneau din această zonă la data de 10 iulie, dar staţia nu a putut fi detectată. La 8 august o Catalină din escadrila VP-54, pilotată de locotenentul John W. Erhard, a obţinut patru semnale bune şi probele au început să indice Insula Morgusaia din Shortlands. Dar alte încercări de a confirma aceasta au fost neconcludente.

„Localizarea staţiei era incertă pentru că nu aveam capacităţi radiogoniometrice (DF)**. **S-a făcut o modificare la o staţie de radar ASV recepţie-emisie radar pentru a-i permite să opereze pe 190 m**c. Echipajul CM, cu ajutorul lăcătuşilor escadrilei au fabricat o

---

* Cei şase oameni erau ACRM Jack G. Churchill, ACRM Stanley P. Von Achen, ACRT William Pueschel, ART1 William Russell, ART1 Douglas H. Roberts şi ARM1 J. Twombley (N. A.)

** D.F. – direction finding – radiogoniometrie. (N. A.)

pereche de antene 1/4 Yagis care au fost montate la bordul şi tribordul fuselajului PBY-5A şi conectate la aparatul comutator al receptorului, emiţătorului ASV. Cu acest aparat am putut să goniometrăm (DF) sau să localizăm locul de unde se emitea semnalul...”

În noaptea de 8 septembrie un alt hidroavion Catalina din escadrila VP-54, pilotat de locotenentul Johnson a putut să obţină trei semnale bune, cu ajutorul cărora a localizat staţia japoneză în insula Poporang, la sud de Bougainville. Ca să confirme buna localizare a acestei instalaţii Catalina a fost întîmpinată cu un intens foc antiaerian, din fericire imprecis. Informaţia a fost transmisă Forţelor Aeriene ale Armatei S.U.A. şi un avion P-39* **a distrus staţia în timpul zilei.**

Japonezii foloseau acum foarte mult şalupele pentru a transporta trupele şi materialele în Insulele Solomon. Erau multe avantaje în folosirea acestor vase, în contrast cu navele mari de suprafaţă. În primul rînd, ele aveau pescajul

---

* Autorul se referă la avionul monoloc de vînătoare şi vînătoare-bombardament Bell P-39 Airacobra. Trăsătura caracteristică a acestui aparat era aşezarea motorului de tip Alison cu 12 cilindri în linie de 1.200 CP în spatele scaunului pilotului. Elicea era antrenată printr-un ax cuplat la un sistem de roţi dinţate, montat în botul avionului. A zburat pentru prima oară în aprilie 1939. Izbucnirea războiului în Europa a determinat guvernul francez să încheie primele contracte, care după capitularea Franţei vor fi preluate de guvernul britanic. Primele aparate Airacobra au intrat în dotarea forţelor aeriene britanice în iulie 1941, devenind operaţionale peste 3 luni şi fiind folosite pentru atac la sol. Prima versiune produsă special pentru uzul forţelor aeriene ale S.U.A. a fost avionul P-39C similar cu tipul Airacobra I şi IA din dotarea forţelor aeriene britanice. Au urmat versiunile P-39.D, P-39.E care vor fi avionul prototip pentru P-39 Kingcobra; P-39F, P-39J, P-39K, P-39L şi P-39M din care nu vor fi construite decît cîteva sute de avioane. Producţia cea mai însemnată de avioane de tip Airacobra a fost marcată de modelele P-39N şi P-39Q din care s-au construit 6.990 de aparate din totalul de 9.558 cîte se construiseră pînă în iulie 1944. Din aceste aproximativ 5.000 de avioane, în special tipurile N şi Q, au fost date forţelor aeriene sovietice în virtutea Legii de împrumut şi închiriere. Iată cîteva din datele tehnice ale versiunii P.39 Q – viteza maximă 385 mile la 11.000 picioare, plafon 35.000 picioare, raza de acţiune 675 mile; armament: 1 tun de 37 mm, 4 mitraliere calibrul .50 şi o bombă de 500 livre. (N. tr.)

mic şi se puteau strecura de-a lungul ţărmului dantelat al insulelor, unde prezenţa lor era camuflată de relief şi vegetaţie fiind astfel ascunse ochiului radar al Pisicilor negre. Apoi ele puteau rapid să-şi descarce încărcătura direct pe ţărm, fără prea mari întîrzieri. În fine, ele permiteau inamicului să-şi mişte bunurile în mici „pachete“ aşa că pierderea unuia din ele nu constituia o catastrofă pentru efortul general.

Avioanele botezate Pisica Neagră au zădărnicit această tactică detectînd şi atacînd multe dintre ele. Pe la 2.00 dimineaţa pe data de 23 septembrie hidroavionul Catalina al locotenentului (j.g.) Anderson a detectat două şalupe, care înaintau cu grijă de-a lungul coastei insulei Choiseul. El a executat 12 atacuri cu rafale de mitralieră înregistrînd multe lovituri. Japonezii au încercat să scape punînd pe uscat şalupele. Un coastwatcher a raportat mai tîrziu că atunci cînd au ajuns la ţărm, supravieţuitorii au alergat ţipînd şi urlînd în junglă. Mai tîrziu, în aceeaşi lună, locotenentul Erhard şi echipajul său au localizat zece din aceste şalupe care înaintau în josul coastei insulei Choiseul. A fost o repetare a experienţei lui Anderson. După repetate atacuri cu rafale de mitralieră, şalupele s-au pus pe uscat şi ocupanţii lor care erau zdraveni au fugit prin tufişuri.

Şalupele nu erau complet neprotejate şi deseori răspundeau cu un baraj de foc de mitraliere. Avionul locotenentului J.T. Casey a fost lovit de cîteva ori de mitraliorii japonezi mînioşi, în noaptea de 6 octombrie, înainte de a reuşi să mîne două dintre vase la ţărm, omorînd şi rănind un număr din ocupanţii lor. Aproximativ două săptămîni mai tîrziu, locotenentul Anderson a găsit un grup de 28 de şalupe pe care le-au atacat mitraliindu-le de mai multe ori, avariindu-le considerabil. Apoi el a luat-o în sus, de-a lungul coastei insulei Choiseul, pînă cînd a dat peste un vas mare de marfă, pe care l-a bombardat şi mitraliat, lăsîndu-l pe cînd se scufunda cu prova.

La sfîrşitul lui octombrie 1943, venise vremea ca frontul să se deplaseze mai departe către Rabaul. Avioanele americane operau deja, de pe vechiul aeroport japonez de

la Munda şi de pe noul aeroport Barakoma, construit de americani pe insula Vella Lavella. Forţele aliate făceau debarcări în insulele Treasury, la sud de Bougainville şi la sud-est pe insula Choiseul, la 27 octombrie. În noaptea de 31 octombrie către 1 noiembrie, o forţă de suprafaţă, înzestrată cu „ochi“ a distrus cele două aeroporturi de la Buka Passage cu ajutorul ochilor furnizaţi de observatorii Pisicii Negre care au corectat tragerea. Infanteriştii marini au debarcat la capul Torokina, în golful Împărăteasa Augusta, în dimineaţa următoare. Black Cats* **au asigurat cercetarea şi protecţia antisubmarină pentru forţele invadatoare. A fost o perioadă de intensă activitate în timpul căreia un alt hidroavion PBY a fost pierdut cînd s-a lovit de apă şi s-a sfărîmat din cauza impactului. Au fost numai doi supravieţuitori care au fost culeşi de un distrugător.**

Pe la mijlocul lunii noiembrie poziţiile infanteriei marine la Bougainville erau destul de consolidate şi unităţile de geniu-marină „Seabees“**, începuseră munca pe aeroportul Torokina, de pe care forţele aeriene aliate urmau să fie lansate mai departe, către nord-vest. La sfîrşitul lunii, Pisicile negre îşi extinseseră cercetările mult dincolo de Buka, care era încă în m**îinile japonezilor, către Canalul St. George, care desparte Noua Irlandă de Noua Britanie.

La 1 decembrie 1943, escadrila VP-54 şi-a transmis responsabilităţile de „Black Cat“ escadrilei VP-81. În timpul campaniei efectuate de escadrila VP-54 în insulele Solomon, oamenii săi au zburat în 376 misiuni de noapte, totalizînd 3.204 ore de luptă. Ei au bombardat şi atacat un mare număr de vase inamice, scufundînd unele şi avariind şi mai multe dintre ele. Şi în cursul acestor evenimente, ei au salvat 52 de oameni din avioanele doborîte pe mare. Într-o perioadă de cîteva luni, echipajele lipsite de

* Black Cats – Pisicile Negre (N. tr.)

** Seabees – „albină de mare“ – denumire dată unităţilor de geniu ale marinei S.U.A.; provine de la citirea în limba engleză a iniţialelor C.B. – Construction battalion (N. tr.)

experienţă care zburaseră din Golful Kaneohe în martie din anul acela, deveniseră soldaţi experimentaţi în luptă. Ei fuseseră de asemenea participanţi activi în ofensiva din lanţul de insule Solomon.

Escadrila VP-81 sub comanda locotenentului-comandor Eugene P. Rankin a constatat că traficul vaselor inamice mari scăzuse considerabil faţă de ceea ce fusese cu cîteva luni în urmă. Pentru a compensa acest lucru, se înregistra o mai vie activitate a şalupelor şi Catalinele trebuiau să folosească cît mai bine aceste noi împrejurări.

În timp ce forţele aliate cuceriseră un puternic cap de pod pe Bougainville – luptele erau departe de a se fi sfîrşit. Un perimetru defensiv a fost consolidat şi erau în construcţie aeroporturi de pe care avioanele americane să poată fi lansate încă şi mai departe spre nord-vest. Dar japonezii încă deţineau cea mai mare parte a insulei, inclusiv aeroporturile de la nord şi sud de poziţia aliaţilor. În timpul nopţii, convoaie de şalupe inamice încărcate cu trupe şi provizii înaintau de-a lungul coastei Bougainville-lui şi-şi debarcau încărcătura în vecinătatea capului Torokina, pentru o ofensivă care urma să aibă loc în martie, ca şi pentru alte încercări mai tîrziu. Avioanele Black Cats interceptau mulţi dintre aceşti călători nocturni şi limitaseră strict posibilitatea inamicului de a-şi deplasa liber trupele chiar şi prin această metodă.

Escadrila VP-81 şi-a început operaţiile de pe Henderson Field, aşa cum făcuseră înainte sa, escadrilele VP-12 şi VP-54, şi le-a extins cît a putut mai mult spre nord, pînă la Canalul St. George. La începutul lui februarie 1944, totuşi, ei s-au mutat la aeroportul Munda de pe insula Noua Georgie. De aici ei plecau în misiuni de bombardament de noapte împotriva instalaţiilor inamice de la ţărm şi punctelor sale de aprovizionare. La 4 martie, ei au făcut două raiduri de zi asupra concentrărilor de trupe japoneze de pe insula Choiseul.

În timpul acelei luni inamicul a făcut eforturi concentrate să străpungă perimetrul aliaţilor de pe Bougainville, dar nu a reuşit. Totuşi, traficul şalupelor a

continuat într-un ritm rapid, şi Pisicile Negre s-au unit cu vedetele torpiloare de patrulare pentru a distruge aceste legături logistice, care acum deveniseră esenţiale pentru forţele inamice de pe insula Bougainville. Intrările japoneze în zona Torokina au scăzut, la o cantitate foarte mică şi în luna mai, ele încetaseră în cea mai mare parte. Pe data de 7 martie, escadrila VP-81 s-a mutat şi a început operaţiile de la Piva Yoke, unul din noile aeroporturi construite pe Bougainville.

Între timp, escadrila VP-44 condusă de locotenent-comandorul Gerard S. „Gerry" Bogart desfăşurase operaţii din Espiritu Santo încă din martie. Această escadrilă, de asemenea echipată cu avioane amfibii PBY-5A, operase de pe aeroportul Luganville, o pistă de coral sfărîmat care a fost smulsă din jungla deasă. Bogart îşi aminteşte că:

> „Era ca şi cînd ai fi aterizat într-un camion, pista fiind mărginită de ambele părţi de copaci uriaşi de mahon acoperiţi cu liane de junglă. Soarele nu putea să pătrundă prin vegetaţia luxuriantă cu excepţia zonelor unde unităţile de Sea Bees tăiaseră luminişuri cu buldozerele lor curajoase".

La mijlocul lunii februarie 1944 Green Islands* **fuseseră cucerite de forţele aliate fără prea mare dificultate. Această nouă bază era amplasată la aproximativ jumătatea drumului dintre poziţiile aliate de pe Bougainville şi baza de la Rabaul. „Unităţile de Sea Bees au început construcţia unui aeroport cu o pistă de 4**.000 de picioare pe una din insulele arhipelagului Green Islands, imediat după debarcare, şi o lună mai tîrziu, avioanele americane decolau de pe această pistă pentru a se răzbuna pe poziţiile inamice de la Kavieng, pe insulele Noua Irlandă. Escadrila VP-44 a înaintat şi a început operaţiile sale de pe arhipelagul Green Islands la 15 iunie 1944.

Pisicile Negre din escadrila VP-44 erau piesele cheie pentru a menţine forţele japoneze dereglate. Sarcina lor

* Green Islands – Insulele Verzi – arhipelag aflat la capătul de nord-vest al Arhipelagului Solomon. (N. tr.)

cea mai importantă era să împiedice inamicul să efectueze concentrări de trupe pe Bougainville şi pe alte insule pe lîngă care treceau. Aceasta însemna un asalt continuu asupra traficului şalupelor şi raiduri de noapte pentru bombardarea aeroporturilor japoneze şi a altor instalaţii terestre.

Rabaul, care acum se afla la mai puţin de 150 de mile distanţă, se afla sub un continuu atac din partea avioanelor armatei, flotei şi corpului de infanterie marină. În plus în afară de raidurile lor de noapte de hărţuială, Black Cats erau adesea chemate să efectueze misiuni de salvare.

Răspunsul avioanelor de vînătoare din Rabaul se micşorase considerabil între timp, dar nu fusese complet eliminat. Odată, după miezul nopţii lui 28 august, locotenentul (j.g.) Lloyd W. Garrison a luat contact cu un hidroavion Jake (Aichi E 13 A)*, **la aproximativ opt mile sud-vest de Capul St. George în Noua Irlandă. Avionul inamic a efectuat un atac asupra** Catalinei, apropiindu-se la aproximativ 75 de iarzi şi trecînd pe dedesubt. Garrison a răsucit puternic hidroavionul PBY către babord iar mitraliorii de la prova şi babord au avut cîmp liber de tragere asupra inamicului în timp ce trecea pe sub ei. Flăcările au izbucnit din capota motorului avionului japonez şi cîteva clipe mai tîrziu el s-a prăbuşit în apele puţin adînci ale insulei Lumbon. În dimineaţa următoare Garrison s-a întors la faţa locului însoţit de două avioane de vînătoare de tipul F-4U pentru escortă, şi a fotografiat rămăşiţele avionului. Arhipelagul Green Islands a constituit baza escadrilei VP-44 pînă la mijlocul lunii aprilie 1945. Detaşamente au operat de la Torokina de pe Bougainville şi

* Autorul se referă la hidroavionul de recunoaştere Aichi E13A, nume de cod Jake, care a fost proiectat în 1938 şi a intrat în producţia de serie în 1941. Una din primele sale acţiuni operative a fost recunoaşterea care a precedat atacul de la Pearl Harbor. Acest tip de avion E13A a rămas în dotarea forţelor japoneze pînă la sfîrşitul războiului, fiind folosit pe scară largă în operaţiile din Marea Coralilor, Midway şi insulele Solomon. După ce s-au produs 132 aparate de către compania proiectantă, producţia a fost delegată companiei Kyushu care a construit 1.100 avioane de acest tip. (N. tr.)

mai tîrziu de la alte baze aflate de-a lungul drumului străbătut de Aliaţi în marşul lor către Filipine. La un moment dat această escadrilă avea detaşamente împrăştiate din Fiji pînă în Luzon.

9

Metamorfoza

Este acum necesar să mergem puţin înapoi pe firul lucrurilor pentru a descrie începuturile unui efort izolat de tipul Black Cat (Pisica Neagră) care a început în Australia.

Trebuie să ne amintim că în martie 1942 rămăşiţele Brigăzii 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) au ajuns în sud-vestul Australiei, după o retragere organizată, care începuse în Filipine. Cu numai trei avioane rămase dintr-un total de patruzeci şi cinci, au început să se reorganizeze angajîndu-se în acelaşi timp în operaţiuni antisubmarin în largul coastei de vest a Australiei. Aceasta se petrecea cînd inamicul avea încă un elan considerabil şi exista chiar temerea că în curînd va invada şi Australia. Aşa cum s-a dovedit mai tîrziu, japonezii însă nu aveau nici-o intenţie să-şi risipească forţele pe enorma întindere de pămînt australiană. În orice caz forţele generalului MacArthur i-au oprit în Noua Guinee şi niciodată japonezii nu au mai fost capabili să-şi atingă obiectivul de a cuceri Port Moresby. Într-adevăr, după Midway şi operaţiunile Aliaţilor care au urmat în insulele Solomon, a început să devină din ce în ce mai evident că maşina de război japoneză îşi pierduse din energie. Aliaţii au început să treacă la operaţiuni de tip ofensiv iar bătrîna şi credincioasa Catalina a fost una din primele arme introduse în focul luptei.

În iunie 1943 au început construcţiile la o bază de reparaţii a PBY-urilor în Palm Island, Australia şi la o bază avansată din Samarai, Noua Guinee. În luna august a aceluiaşi an, nava bază pentru hidroavioane *San Pablo* (AVP-30) a sosit în golful Namoia lîngă Samarai şi a început să organizeze operaţiuni cu hidroavioanele PBY-5 din escadrila VP-101. Recunoaşteri de noapte erau ordonate în Marea Solomon şi Bismark la vest de Talasea. De două ori pe săptămînă PBY-urile cercetau coasta nordică a Noii Guinee pînă la Wewak. Forţele aeriene regale australiene erau angajate şi ele în activităţi similare în această zonă, zburînd cu Catalinele lor o distanţă destul de lungă din Cairns, Australia. Australienii au asigurat zboruri de familiarizare pentru piloţii americani pentru a-i introduce rapid în problemă. Călătoria pînă în zona operaţiunilor era neobişnuit de lungă, aşa după cum îşi aminteşte cu însufleţire de prima sa cursă unul dintre piloţii Pisicilor Negre.

„Au încărcat muniţie şi rachete luminoase pe culoar aproape pînă sus, încît nici nu mai puteai să te mişti. Noi eram atît de grei încît avionul a parcurs trei sau patru mile ca să decoleze. Apoi am stat cam la 500 de picioare înălţime cu bordul ridicat rămînînd la viteza constantă de 95 de noduri. Cînd combustibilul s-a mai consumat şi viteza a crescut, comandantul a luat înălţime şi a mai redus puţin din puterea motoarelor. Tot echipajul zbura în pantaloni scurţi kaki. Noi am dormit pînă la căderea nopţii cînd am ajuns în zona inamică şi atunci am început să căutăm ţinte. Nu-mi aduc aminte ce am făcut în noaptea aceea, dar îmi amintesc sigur că avionul se golise şi botul îi coborîse ceva mai jos la întoarcere. Cînd am ajuns la Cairns s-au împlinit 24 de ore şi 10 minute de zbor“.

Alte escadrile americane de PBY-uri au fost şi ele desemnate pentru operaţiuni de tip Black Cat în zona Noii Guinei. Escadrila VP-11 care căpătase deja experienţă în confruntarea din insulele Solomon, s-a mutat acum către vest. Ei vor fi urmaţi de escadrilele VP-52, VP-33 şi VP-34. Toate erau în subordinea Brigăzii 17 de aviaţie a flotei

(Fleet Air Wing 17) care a fost înfiinţată pe 15 septembrie ca umbrelă administrativă pentru aviaţia Flotei 7 (Seventh Fleet). Commodore* **Thomas S. Combs care era comandant al aviaţiei Flotei 7** a fost de asemenea desemnat şi drept comandant al brigăzii de aviaţie, în timp ce comandanţii navelor bază pentru hidroavioane de pe care operau PBY-urile au devenit comandanţi ai grupurilor operative. Însă această parte a Pacificului aparţinea armatei*, **iar generalul George C. Kenney exercita controlul op**eraţional complet asupra tuturor forţelor aeriene cu bază terestră inclusiv asupra PBY-urilor de la navele bază pentru hidroavioane.

În timp ce forţele aeriene ale amiralului Fitch din insulele Solomon se aflau sub controlul unui adevărat lanţ de comandamente de la Comandantul forţelor din sudul Pacificului (ComsoPac) pînă la amiralul Nimitz de la Pearl Harbor, hidroavioanele PBY ale commodorului Combs operau pe teatrul Pacificului de sud-vest sub comanda generalului MacArthur.

La început, misiunea de bază a escadrilei VP-101 a fost să cerceteze zona din vecinătatea insulelor Trobriand din Marea Solomon. Aliaţii au debarcat trupe pe insula Woodlark şi grupul insular Kiriwina din luna iunie, şi se aştepta o ripostă japopeză la această manevră. O astfel de

---

* Commodore – rang în marina americană inferior celui de contraamiral şi superior celui de căpitan; comandant de escadră sau divizion; vezi nota explicativă din prefaţa la ediţia română. (N. tr.)

* În timpul celui de al II-lea război mondial Oceanul Pacific a fost la 30 martie 1942 împărţit în patru zone principale de operaţii: Zona Pacificului de Nord, Zona Pacificului de Centru, Zona Pacificului de Sud şi Zona Pacificului de Sud-Vest, şi două zone adiacente: Zona Pacificului de Sud-Est şi Comandamentul Asiei de Sud-Est. Responsabilitatea generală a operaţiunilor militare din Pacific revenea în felul următor: Zonele Pacificului de Nord, Central şi de Sud se aflau sub comanda supremă a amiralului Nimitz şi flota militară a S.U.A. era responsabilă pentru operaţiuni. Zona Pacificului de Sud-Vest se afla sub comanda generalului MacArthur şi responsabilitatea pentru operaţii revenea forţelor terestre ale S.U.A. Atît amiralul Nimitz cît şi generalul MacArthur – erau în subordinea directă a Comitetului Întrunit al Şefilor de State Majore (Joint Chiefs of Staff). (N.tr.)

ripostă nevenind însă deocamdată şi cu toate acestea suprafaţa acoperită de hidroavioanele PBY a fost curînd extinsă înspre nord-est pentru a include drumul navigabil dintre Rabaul şi Buka Passage. În cazul în care Catalinele găseau obiective corespunzătoare, piloţii erau instruiţi să transmită aceasta prin radio bazei pentru a se putea trimite avioane din Forţa aeriană 5 (Fifth Air Force) în vederea atacului. Piloţilor PBY li se interzicea să atace independent, afară de cazul că nu exista vreun pericol mare din partea contramăsurilor inamicului.

Recunoaşterile erau într-adevăr fructuoase, mai ales între Rabaul şi Buka, fiind detectate obiective importante în mai mult de jumătate din zboruri. Pisicile îşi transmiteau cu conştiinciozitate rapoartele de contact aşa cum fuseseră instruite, dar pentru motive încă neclare bombardierele armatei nu ajungeau niciodată la faţa locului. Rezultatul a fost că japonezii şi-au transportat liber trupele şi încărcătura prin această zonă cu prea puţine dificultăţi. În această perioadă, numai şlepurile şi vasele mici de transport păreau să îndeplinească condiţiile pentru a fi atacate, iar Pisicile îşi vărsau necazul pe ele.

Nava bază pentru hidroavioane *Half Moon* (AVP 26) a sosit în golful Namoia pe 6 octombrie pentru a schimba nava *San Pablo* şi a început să conducă operaţiile cu escadrila VPB 11* **pe 9 octombrie.**

Căpitanul navei *Half Moon*, comandorul W.O. „Bill“ Gallery şi-a dat repede seama de prostia pe care o reprezenta procedeul de cercetare şi raportare. Avioanele depuneau un mare efort iar rezultatele nu se prea vedeau. Ceva trebuia făcut în această problemă.

În noaptea de 11 octombrie locotenentul (j.g.) T.L. „Tom“ Hine a zărit şi atacat un submarin ieşit la suprafaţă în largul coastei de sud a Noii Britanii. El evident a crezut că obiectivul respectiv prezintă un pericol destul de mic pentru avionul său PBY, de aceea bun pentru a fi atacat. În timp ce

* Toate escadrilele de recunoaştere au primit denumirea nouă de escadrile de recunoaştere şi bombardament (VPB) (Patrol Bombing Squadrons) la 1 octombrie 1944. (N. A.)

Pisica se îndrepta spre ţintă, căpitanul submarinului a executat o scufundare de urgenţă pentru a scăpa. De la o altitudine de aproximativ 200 de picioare Hine a lansat două încărcături de adîncime cu focos hidrostatic. Una dintre acestea a căzut chiar în faţa vîrtejului stîrnit de submarinul care dispărea şi a explodat cîteva secunde mai tîrziu. Cealaltă a explodat la impactul cu apa iar forţa suflului exploziei a sfărîmat partea din spate a avionului. O porţiune mare din profundor a fost ruptă iar stabilizatorul orizontal a fost şi el pe o porţiune mare îndoit în sus într-un unghi de 45 grade.

Există limite chiar şi pentru un PBY în astfel de împrejurări. Era clar că avionul nu mai putea zbura iar Hine se lupta să-l mai ţină sub control măcar atît cît să poată ameriza în largul mării. Folosindu-se de motoare şi de pana cîrmei care mai răspundea la comenzi el a reuşit să-şi aducă Pisica ce se clătina zdravăn într-o splendidă amerizare de noapte, aşa cum îşi aminteşte armurierul Howard R. Kenyon. Avionul s-a scufundat aproape imediat, dar a fost destul timp ca să se scoată cele două plute de salvare din cauciuc în care echipajul s-a urcat rapid.

Lucrurile s-au rezolvat pe moment şi nimeni nu fusese rănit, numai că se aflau acum în largul mării, şi la nu mai mult de patru sau cinci mile sud de baza inamică de la Gasmata, în Noua Britanie. Japonezii au trimis ambarcaţiuni să-i caute, dar n-au fost văzute din cauza întunericului. Hine a tras concluzia că a merge pe insula ocupată de inamic ar însemna mai mult ca sigur să moară sau să fie capturaţi. El a decis să se îndrepte spre insula Kiriwina la 150 mile spre sud. La apariţia zorilor se aflau deja mult în larg.

Aproape trei zile şi trei nopţi întregi au vîslit în timp ce camarazii lor din escadrilă îi căutau. Odată, în noaptea de 13 octombrie, locotenentul K.L. „Ken“ MacWhinney şi echipajul său au trecut chiar pe deasupra bărcilor lor, fără să-i vadă însă. Hine a hotărît să nu tragă cu pistolul său Very* **de teamă că avionul putea fi japonez. Şi au vîslit în continuare.**

* Pistol Very – pistol de lansat rachete de semnalizare. (N.tr.)

Cînd se aflau la numai şaizeci de mile nord de Kiriwina ei au fost reperaţi de un avion al forţelor aeriene australiene şi salvaţi puţin mai tîrziu de un avion american de tipul OA-10A, varianta aflată în dotarea armatei a hidroavionului PBY-5A. Hine şi echipajul său au fost fericiţi că au fost salvaţi, dar au menţionat cu mîndrie că ei ar fi reuşit să parcurgă cu propriile forţe toată distanţa în încă două zile.

La întoarcerea pe nava bază pentru hidroavioane, operaţiunile au continuat ca şi mai înainte. Fosta stea a fotbalului american W.E. „Walt“ Shinn a descoperit un remorcher cu un vas după el în noaptea de 16 în Dampier Strait şi l-a bombardat. Locotenentul J.D. „Jack“ Cruze a atacat în aceeaşi noapte cinci şalupe inamice cu bombe de fragmentare şi le-a mitraliat intens de la mică înălţime. O şalupă s-a scufundat, două au eşuat pe o stîncă şi au fost abandonate, iar ultimele două au fost grav avariate. Trei nopţi mai tîrziu, Cruze a mitraliat intens instalaţiile inamice de pe ţărm şi cîteva şalupe la Wide Bay, în Noua Britanie. Avionul a fost ciuruit de focul antiaerian de calibru mic, dar nimeni nu a fost rănit.

Fiecare era conştient că prada putea fi mult mai bogată. În calitatea sa de comandant al grupului operativ, Gallery devenea din ce în ce mai nemulţumit de irosirea multor bunuri şi de ratarea atîtor ocazii datorită restricţiilor impuse de înaltul comandament. Multe dintre echipaje simţeau acelaşi lucru şi unii dintre comandanţii de avioane mai agresivi erau foarte iritaţi şi ardeau de nerăbdare să încerce ceva nou. Gallery a decis să iniţieze o serie de experimente în care să fie analizate diferite tehnici de atac.

În primele ore ale dimineţii de 24 octombrie locotenentul (j.g.) L.M. „Nelly“ Nelson a găsit o bună ocazie de a ataca un inamic adevărat cu colţi lungi. Nelson şi echipajul de pe Pisica sa „Black Magic“ patrulau deasupra coastei de sud a Noii Britanii în căutare de vînat, cînd la 02,48, operatorul radar a detectat două obiective în interiorul Golfului Jacquinot, ocupat de japonezi. Nelson a hotărît să vadă despre ce e vorba şi puţin după aceea au

dat peste două distrugătoare traversînd golful cu viteză maximă, unul după celălalt, dîrele ce rămîneau în urma lor întinzîndu-se pînă la o milă. Ensign John Sullivan se afla în compartimentul de bombardament din faţă. El îşi aminteşte că au întîlnit un puternic foc antiaerian cînd au intrat în golf; „un adevărat iad s-a dezlănţuit – nu numai de pe distrugătoare, ci şi de la instalaţiile de pe ţărm“. Privind retrospectiv, Sullivan crede că ei au supravieţuit grindinei de foc numai datorită faptului că japonezii au calculat viteza hidroavionului PBY ca fiind mult mai mare decît era în realitate. „Ele (trasoarele) păreau că vin direct în ochii mei, dar mereu ajungeau înaintea botului avionului“.

Cînd ei au ajuns la 1.000 de picioare şi Sullivan s-a plasat pentru o lansare orizontală au folosit un fel de mecanism care se baza pe o reţea vizuală neprelucrată. Pe cînd ochia distrugătorul din spate acesta a făcut o întoarcere evazivă care a distorsionat soluţia. Nelson imediat a împins botul peste el şi s-a lansat în picaj către nava conducătoare care deja se întorsese travers către avionul atacator. Focul antiaerian era intens atît din partea ambelor distrugătoare, de la o a treia navă aflată ceva mai departe cît şi de la bateriile amplasate pe coastă. Nelson a ochit cu aproximaţie şi a dat drumul la două bombe de 500 livre cînd i s-a părut că a ţintit bine. Una din aceste bombe şi-a atins ţinta într-un loc extrem de vulnerabil lîngă coşul de fum de la pupa şi a explodat. Avionul a făcut o coborîre bruscă la dreapta pentru a scăpa de focul antiaerian şi apoi s-a retras din raza de acţiune a antiaerianei. Puţin timp mai tîrziu, Catalina a făcut un nou raid pentru a-şi inspecta opera. Distrugătorul *Mochizuki* era în flăcări de la mijloc spre pupă şi zăcea nemişcat pe apă. Deşi rănit mortal, el continua să tragă cu tunurile din partea din faţă spre sfidarea lui Black Magic pe cînd îşi executa atacul final. Cel de-al doilea distrugător a fost observat retrăgîndu-se în mare viteză.

Scufundarea lui *Mochizuki* de către „Black Magic“ părea să confirme ceea ce Bill Gallery şi alţii deja bănuiau. Navele de război – chiar puternic înarmate ca cele de mai sus şi

navigînd în grup – pot fi cu succes atacate în timpul nopţii de către hidroavioanele PBY. În acest caz particular puterea de foc a celor două distrugătoare şi a celui de al treilea vas inamic a fost mărită de cea a bateriilor de pe ţărm. Dar Pisica cu toate acestea îşi ucisese prada şi se întorcea cu tot echipajul nevătămat pentru a povesti despre această ispravă.

Gallery nu a cerut permisiunea de la comandamentul superior pentru a transforma misiunile de cercetare şi raport în misiuni de cercetare şi atac. O asemenea cerere s-ar fi împotmolit cu certitudine în labirintul stînjenitor al structurii organizatorice a armatei şi flotei. Dacă ar fi venit un răspuns imediat el ar fi fost probabil negativ. Era momentul pentru o decizie a comandantului operativ şi Gallery şi-a asumat responsabilitatea de a autoriza schimbarea misiunii. Piloţilor de pe avioanele Black Cat nu li se ordona să atace navele inamice, dar se înţelegea că ei aveau permisiunea sa şi sprijinul să procedeze astfel dacă li se prezenta ocazia. De această dată Bill Gallery risca în adevăr să-şi rupă gîtul. Echipajele Catalinelor ştiau acest lucru şi faptul că el se folosea de şansă. Dar el era un om care avea curajul opiniilor sale şi dorea să facă tot ce era posibil pentru a-şi îndeplini misiunea. Asumarea riscului este în definitiv asumarea responsabilităţii comenzii. Un ofiţer al Escadrilei VPB-11 îşi aminteşte că el era „cel mai bun ofiţer naval pe care eu sau alţii l-au cunoscut vreodată“.

În fiecare dimineaţă la orele 8,00 piloţii desemnaţi să zboare în acea noapte comandau încărcăturile de bombe pe care le voiau. S-a creat o încărcătură standard care consta din două bombe de 1.000 de livre şi două bombe cu utilizare generală de 500 de livre cu focoase la coadă reglate pentru o întîrziere de 4-5 secunde. Focoasele din capul ogivei au fost reglate pentru 1/10 de sec., dar în general nu erau armate pentru atacuri mai jos de 1.000 picioare. Şansa de a-ţi distruge propriul avion era prea mare.

În mod ideal atacul era făcut chiar în lungimea navei fie

de la provă fie de la pupă. Bombele erau lansate cu ajutorul unui intervalometru al cărui reglaj prescris era o spaţiere de 75 de picioare, la o altitudine calculată de 200 picioare la momentul lansării. Ordinul de lansare era o bombă de 500 livre, urmată de fiecare din cele două bombe de 1.000 de livre şi la sfîrşit de ultima bombă de 500 livre. Aceasta însemna că dacă numai una din cele patru bombe îşi nimerea ţinta, era cel mai probabil să fie una din cele de 1.000 de livre. Un pilot, totuşi, putea să lanseze bombe una cîte una sau cîte două, după cum prefera şi adesea chiar aşa şi făcea, dacă situaţia o dicta. Totuşi cel mai important lucru din toate era să-şi dea seama care era posibilitatea să-şi atingă ţinta cu atît erau mai mari şansele sale de succes şi supravieţuire. Piloţii ca Jack Cruze, care erau puternici susţinători ai atacului la nivelul catargului, erau mai mari şansele sale de succes şi supravieţuire. Piloţi ca Jack putea renunţa în întregime la vizorul de bombardament ca la o piesă de bagaj inutilă.

„The Black Cats“ erau acum vînători în adevăratul înţeles al cuvîntului, dar în timpul primelor zece nopţi de operaţii, conform noii politici nu s-au înregistrat lovituri. Locotenentul Goodwy R. „Goody“ Taylor a atacat două distrugătoare inamice în largul mării la Kavieng, de lîngă insula Noua Irlandă în noaptea de 26 octombrie şi avionul său a fost găurit în cîteva locuri de către focul antiaerian. Bombele sale au încadrat potenţiala victimă dar nu au atins-o. Locotenentul Jack Penfold a atacat un petrolier de 8.000 de tone la 9 noiembrie, dar l-a atins numai cu mici bombe de fragmentare. Avaria a fost superficială.

Pe urmă, de la 14 noiembrie, lucrurile au început să se schimbe. Pe la ora 2,00 la acea dată, Walt Shinn a detectat şi localizat o formaţie de trei nave în largul insulei Noua Britanie îndreptîndu-se spre Rabaul. Erau trei nave: un crucişător uşor, o navă mare de transport şi un vas mai mic de un tip nedeterminat. Shinn s-a apropiat şi a efectuat un bombardament la joasă altitudine asupra marelui vas comercial, lansînd asupra lui întreaga încărcătură. Din întîmplare una din bombele de 1.000 livre nu a căzut şi

celelalte trei bombe n-au lovit ţinta. Nedescurajat, Shinn s-a întors şi a executat un alt atac, de data aceasta asupra crucişătorului. Cînd a fost în poziţie bună a tras maneta de lansare şi bomba de 1.000 de livre a părăsit avionul, a lovit nava la prova lîngă coşurile de fum şi a explodat sub punte. Shinn a fost apoi respins puternic de focul intens antiaerian şi de sosirea avioanelor inamice de vînătoare de noapte. Rezultatul final al atacului n-a putut fi determinat dar a fost clar că crucişătorul inamic a fost grav avariat.

Aproximativ în aceeaşi perioadă, Jack Penfold a dat peste un convoi format dintr-un cargobot mare şi două nave mai mici de transport de acelaşi tip. Una din bombele sale de 500 livre a lovit suprastructura vasului de 1.000 de tone (la mijlocul navei), cauzînd o explozie puternică şi o mare cantitate de resturi de pe urma exploziei.

Pe data de 16 locotenentul (j.g.) Haas a găsit un convoi format din două cargoboturi, un distrugător şi o navă de patrulare. El a transmis prin radio un raport de contact şi a trecut la atac. Deşi bombele sale nu şi-au atins ţinta, locotenentul Jack Cruze a interceptat raportul de contact al lui Haas şi s-a grăbit să-l ajute. Sosind în zonă puţin mai tîrziu Cruze a ochit unul din cargouri şi a plasat două bombe – una de 1.000 livre şi una mai mică – direct asupra nefericitului vas şi l-a lăsat să se scufunde.

Locotenentul Taylor a experimentat un atac de noapte cu torpile, de fapt în primele ore ale dimineţii de 18, la o altitudine de lansare de 125 de picioare. Torpila a trecut prin prova vasului şi pe cînd Catalina survola vasul inamic, o conductă de benzină a fost atinsă la motorul din babord al PBY-ului, necesitînd o îmbinare. Taylor şi echipajul său au mers pe Insula Kiriwina cu motorul de la tribord, nu tocmai rău pentru experienţa lor.

Pe data de 20, Jack Penfold a dat peste un convoi format din şase nave, la sud-vestul Noii Irlande, aproximativ la jumătatea drumului între Rabaul şi Kavieng. El a marcat trei lovituri directe la un cargo de 10.000 de tone cu două bombe de 1.000 de livre şi una de 500 de livre. Cînd s-a îndepărtat din zonă, nava ardea puternic şi

flăcările puteau fi văzute la o distanţă de multe mile.

În acest timp era clar că riscurile asumate de Bill Gallery dăduseră rezultate. Înarmat cu rezultatele impresionante ale îndrăznelii sale, Gallery şi-a prezentat cazul lui commodore Combs. Aici era o şansă de a lovi adversarul acolo unde-l doare – a-i tăia legăturile sale vitale de aprovizionare, a-i zdrobi chiar şi navele de război şi a-i submina moralul. Combs a fost sensibil la raţionamentul lui Gallery şi din acel moment înainte el a devenit punctul de vedere oficial. De acum înainte, misiunea principală a Pisicilor Negre în sud-vestul Pacificului era cercetarea şi *atacul*.

10

Un echipaj legendar

Şi radarul un crucişător nipon arăta,
Un luptător de forţă, dar sigur cel învins,
Căci pe drum se afla Escadrila 52
Cu motoare zbîrnîind,
Piept cu el să dea.

(Din „Serenada PBY-urilor“, Escadrila 52
de recunoaştere şi bombardament).

Escadrila VPB-11 îşi făcuse bine datoria şi era acum transferată la Port Moresby, unde avioanele sale urmau să îndeplinească misiuni de escortare şi salvare. Pe 16 decembrie* **escadrila a fost chemată să evacueze o**

* 16 decembrie 1943. (N. tr.)

unitate a armatei australiene împotmolită în hinterlandul Noii Guinee şi ameninţată de apropierea forţelor japoneze. Inamicul se apropia cu repeziciune şi Catalinele erau singura speranţă de scăpare a australienilor.

Era un teritoriu muntos şi Pisicile au fost obligate să se strecoare prin văi învăluite în ceaţă şi să amerizeze pe cursul superior al rîului Sepik. Apa era destul de puţin adîncă în locul amerizării, iar fluviul nu avea în lăţime mai mult decît întinderea a două aripi de avion. Malurile se ridicau abrupt pe fiecare parte. Unul din primele avioane care a reuşit să pătrundă în munţi a fost cel al comandantului escadrilei, locotenent-comandorul C.M. „Scotty“ Campbell. I s-au alăturat locotenenţii Wesley „Wes“ Van Benschoten şi T.H. Ragsdale. Cinci zile mai tîrziu, după şaptesprezece curse, în jur de 219 australieni cu echipamentul lor şi mai mulţi localnici prieteni, au fost scoşi de acolo pe calea aerului. Ragsdale a făcut ultima cursă şi a luat cu el ariergarda în timp ce japonezii se apropiaseră de avanpostul abandonat.

În spate la Palm Island, Australia, Escadrila 52 de recunoaştere şi bombardament sub comanda locotenent-comandorului H.A. „Hal“ Sommer se şi pregătea să o ia spre nord pentru a schimba Escadrila VPB-11. Aici, unul dintre cei mai străluciţi piloţi ai Pisicilor Negre, din timpul războiului, locotenentul W.J. „Bill“ Lahodney, era profund implicat într-un proiect care el spera că va ridica substanţial puterea de atac a Catalinei. Era nevoie de ceva, se gîndea el, care să-i dea posibilitatea Catalinei să-şi continue atacul chiar şi după terminarea bombelor şi a torpilelor. În plus, el lua în considerare şi faptul că vor întîlni multe obiective prea mici pentru a consuma bombe pe ele şi care ar fi distruse şi de un atac cu foc concentrat de mitralieră.

În căutarea sa de mijloace de creştere a puterii de foc a Catalinei, Lahodney a efectuat mai multe zboruri cu bombardierele B-25* **ale armatei, şi a fost impresionat**

* Autorul se referă la avionul mijlociu de bombardament şi atac la sol North American B-25 Mitchell, fabricat de compania North American

de puterea lor de foc. Aceste avioane dispuneau de un tun de 75 mm în bot, dar unele erau înarmate şi cu cîteva mitraliere fixe de calibru 50 montate cîte patru, care i-au stîrnit interesul pilotului Catalinei. El s-a hotărît să experimenteze aceeaşi instalaţie de calibru 50 în botul PBY-ului său. Schimbarea propusă era într-o oarecare măsură o ideie radicală şi, după cum era de aşteptat, erau mulţi care ridicau din sprîncene mirîndu-se. Hidroavionul PBY era considerat de fapt un avion de recunoaştere, nu de luptă, iar unii şi-au exprimat părerea că mitralierele ar putea chiar reteza botul avionului. Bătrîna Catalină pur şi simplu nu era construită să poată suporta astfel de maltratări, spuneau ei. Alţii socoteau că instalaţia va avea un efect dăunător asupra echilibrului şi greutăţii avionului. Foarte puţini erau optimişti că ideea va putea fi pusă în aplicare.

Aviation Inc. Prototipul a zburat în august 1940 iar în decembrie 1941, în timpul atacului japonez de la Pearl Harbor, acest aparat era în dotarea forţelor aeriene ale S.U.A. Construit în numeroase variante şi fiind puternic înarmat avionul B-25 a devenit unul din cele mai cunoscute din timpul celui de-al doilea război mondial. Astfel U.R.S.S. avea să primească prin transfer în virtutea legii de împrumut şi închiriere din S.U.A. 870 de avioane de acest tip. La fel Marea Britanie va avea în dotare acest avion sub numele de Mitchell I (B-25 B), Mitchell II (B-25 C şi D), Mitchell III (B-25 J). Din modelele B-25 C şi B-25 D au fost construite 1.619 şi respectiv 2.290 şi dispuneau de blindaj la cabina piloţilor, turelă electrică şi pilot automat. Un număr însemnat din aceste avioane au fost folosite de marina militară a S.U.A. sub numele de cod PBJ-1 pentru lupta anti-submarină. În 1943 s-a introdus tipul B-25 G care avea în bot un tun de 75 mm pentru lovirea navelor. Din arest tip s-au construit 405 aparate. Versiunea B-25 H a utilizat un tun mai uşor de 75 mm împreună cu 14 mitraliere de calibrul .50 şi 3.200 livre de bombe sau torpile, fiind astfel unul din avioanele cele mai puternic înarmate din timpul celui de al doilea război mondial. În 1944 tunul de 75 mm a fost abandonat. Versiunea cea mai cunoscută a fost bombardierul B-25 J a cărui producţie s-a desfăşurat între 1943-1945 timp în care s-au construit 4.318 aparate. Unele din aceste aparate aveau în bot 8 mitraliere pentru atacul la sol. Bombardierul mijlociu B-25 J era dotat cu două motoare Wright R-2600-29 Cyclone de 1.850 CP care dezvoltau o viteză maximă de 275 mile la 15.000 picioare; plafon 25.000 picioare; raza de acţiune 1.275 mile; armament 13 mitraliere calibrul .50 şi pînă la 4.000 livre de bombe. Avionul avea un echipaj de 6 oameni. (N. tr.)

Lahodney însă nu se lăsa descurajat. Demontînd vizorul de bombardament care nu se dovedise a fi prea eficient în activitatea specializată a Pisicilor Negre şi micul geam de la prova, a fixat mitralierele două cîte două suprapuse, pe chila hidroavionului. Şirul celor două de deasupra era montat în faţa celor două de dedesubt, astfel încît ţevile celor patru mitraliere erau în spatele unghiului plăcii provei. Un panou de aluminiu cu patru ţevi de tragere ieşind în afară cu şapte inci înlocuia fereastra şi era tot ce se putea vedea din afară din adăugirea ucigătoare făcută pentru atac. Un trăgaci electric ataşat la manşa pilotului şi un buton selector care să-i permită acestuia să acţioneze mitralierele una cîte una sau două odată, completau instalaţia. Bill Lahodney avea credinţa nu numai că Pisica va face faţă vibraţiei mitralierelor de calibrul 50, dar şi că atît mitralierele jumelate de calibrul 30 fixate chiar deasupra acelui loc, cît şi locul mitraliorului vor putea fi păstrate.

Cu un echipaj cu un număr minim de voluntari, din care făcea parte şi el, inginer de zbor şi un mitralior la prora, Lahodney a pornit de pe aeroportul maritim din Palm Island să-şi încerce în practică ideea. Lansînd în apă o lumînare plutitoare fumigenă arzînd, ca ţintă, el a executat apoi un tonou şi a lansat Catalina într-un picaj drept. Fixînd cu privirea lumînarea fumigenă, a apăsat pe trăgaci şi mitralierele de calibrul 50 au răspuns imediat cu o rafală care a făcut să spumege apa şi a atins lumînarea fumigenă. Asta era într-adevăr puterea de foc pe care o căuta, s-a gîndit el cu satisfacţie. În timpul atacului el de asemenea remarcase că surplusul de greutate din botul avionului nu avea nici-un efect perceptibil asupra modului său de comportare. Experienţa a fost repetată cu acelaşi rezultat şi la întoarcerea la bază iar o cercetare minuţioasă a avionului a arătat că acesta îşi purtase noua povară fără nici-o dificultate. Experimentul a avut un succes deplin, în aşa măsură că mitralierele cvadruple, de calibrul 50 au mai fost instalate în cel puţin cîte trei avioane din escadrilele următoare.

Şi alte teste au confirmat valabilitatea ideilor lui Lahodney. Ele au demonstrat că un mitralior putea foarte bine să stea deasupra pe mitralierele cvadruple şi să le mînuiască pe celelalte de calibrul 30 cu aceeaşi mobilitate ca şi înainte. O pernă de pînză de sac a fost aşezată pe ţevile mitralierelor de calibrul 50 pentru a feri mitraliorul să nu fie ars.

O problemă care se ridica în legătură cu instalaţia respectivă era că datorită poziţiei ei, apa sărată nu putea fi împiedicată să pătrundă în ţevi. Au fost făcute dopuri potrivite de cauciuc pentru ţevile de tragere dar apa tot se infiltra prin ele. Apoi cuiva i-a venit ideea că produsele de cauciuc special confecţionate pentru prevenirea bolilor venerice ar fi cele mai bune lucruri care să închidă ţevile de tragere etanş. Şi chiar au fost.

Pregătindu-se pentru viitoarea desfăşurare în dispozitiv, Lahodney a zburat spre Townsville pe continentul australian într-o cursă de aprovizionare. A mai luat încă două seturi de mitraliere cvadruple de la depozitul armatei şi o cantitate neobişnuit de mare de prezervative pentru protejarea gurilor de mitralieră. Valurile erau deosebit de puternice în zona aceea şi în timpul decolării, un val a proiectat avionul în aer prea devreme. Aripa de la tribord s-a aplecat acum cu patruzeci de grade şi puterea maximă a motorului de la tribord nu a putut-o readuce la orizontală. Ea s-a izbit de apă, s-a rupt şi restul avionului s-a prăbuşit. Cînd a început să se scufunde Lahodney din nou a ambalat complet motorul şi a pus hidroavionul avariat pe stîncile de pe digul din Townsville. Incredibil, însă nimeni nu a fost rănit.

Vîntul puternic care bătea înspre ţărm a făcut să se împrăştie prezervativele şi arătau a fi multe mii aşa cum pluteau spre mal. Lahodney îşi aminteşte că nefiind femei în Palm Island s-au făcut multe glume pe seama scopului în care urmau să fie folosite toate acele anticoncepţionale.

Pe 20 noiembrie* **escadrila VPB-52 a ajuns în golful Namoia pentru a-şi începe operaţiunile de noapte**

* 20 noiembrie 1943. (N. tr.)

împotriva japonezilor. Ocazia luptei s-a ivit repede. În noaptea de 22, Bill Lahodney şi echipajul său au reperat un distrugător escortă în largul Noii Irlande şi l-au atacat bombardîndu-l în picaj. Toate cele patru bombe şi-au greşit ţinta. Totuşi, puţin mai tîrziu, au zărit o şalupă în canalul St. George între insula Ducele de York şi Noua Irlandă. Coborînd în picaj asupra victimei fără apărare, Pisica şi-a trimis trasoarele din mitralierele lor cvadruple, de calibru 50 lovind puternic nava inamică, lăsînd-o apoi grav avariată şi în flăcări. Cel puţin nu se întorceau acasă cu mîna goală. Poate data viitoare vor avea mai mult succes.

Ajutorul comandantului escadrilei, locotenentul J.M. „Buck" Arbuckle, a avut în aceaşi noapte o aventură mult mai extraordinară. Cam pe la ora 23.00 a zărit o ambarcaţiune mică de coastă şi s-a decis s-o atace cu rafale de mitralieră. Focul antiaerian încă nu se făcea simţit şi vasul părea o victimă uşoară. Şi deodată, ca din senin s-au trezit în bătaia focului, ce venea probabil de la vreun vas de escortă nevăzut. Unul dintre proiectile a lovit paraşutele luminoase depozitate în spatele avionului şi în cîteva secunde tot fuselajul pînă în faţă la masa navigatorului a devenit un infern în flăcări. Arbuckle ştia că în spatele avionului se aflau bombe de fragmentare care puteau face bucăţele avionul într-o clipă. Cu întreg echipajul înghesuit în faţă pentru a scăpa de căldura insuportabilă, Arbuckle a amerizat hidroavionul cît mai repede posibil. Plutele de salvare fuseseră deja mistuite de foc şi tot echipajul a sărit pur şi simplu în apă. Bombele încă se aflau prinse sub aripi şi Arbuckle se temea că vor exploda cînd focul va ajunge la ele. Le-a ordonat tuturor să înoate repede cît mai departe de Catalina cuprinsă de flăcări dar să rămînă grupaţi.

Cînd au ajuns la o distanţă ce li s-a părut a fi destul de mare faţă de Pisica pe rugul ei funerar, Arbuckle a început să se preocupe de vasul sau vasele inamice pe care le atacaseră. Pînă aici reuşiseră să rămînă împreună toţi unsprezece. Toţi erau nevătămaţi, aveau veste de salvare

şi nu erau în pericol de a se îneca. Se aflau şi la numai 12 pînă la 15 mile distanţă de Noua Irlandă. Pericolul era să fie găsiţi în apă şi luaţi prizonieri de japonezi. Numai că japonezii nu au apărut niciodată. Arbuckle presupunea că au fost alungaţi de acţiunile lui Bill Lahodney care opera şi el cam în aceeaşi zonă.

Micul grup a pornit-o spre Noua Irlandă. Înaintau greu, şi dimineaţa încă se aflau la o distanţă considerabilă de ţărm. Odată cu ivirea zorilor a apărut o nouă ameninţîre. Cea a unui banc de peşti mari, cu înotătoare dorsale înalte care se învîrteau prin împrejurime, din ce în ce mai aproape. Cînd au ajuns să-i şi atingă pe oameni prin apă, au constatat cu uşurare că duşmanii nu erau decît marsuini.

În acest moment, mai mulţi membri ai echipajului, au vrut să se oprească, să se lase plutind pe apă pentru a se odihni pentru un timp oarecare. Alţii au insistat să-şi continue drumul. Ei au hotărît în final să se despartă. Arbuckle, copilotul său şi un alt membru al echipajului au ajuns la ţărm pe la 11,00 dimineaţa. Apoi cînd au început să-şi mai recapete forţele, s-au tîrît în adăpostul junglei.

Arbuckle a decis că cel mai bine ar fi să încerce să ia legătura cu coastwacherii australieni, care operau în ţinutul muntos şi se menţineau ceva mai în faţa patrulelor japoneze. Ei au luat-o prin hăţiş, evitînd potecile care ar fi putut fi folosite de japonezi. Noaptea au dormit în junglă îngrijindu-şi rănile şi împărţindu-şi sîngele ţînţarilor.

Dimineaţa ei au încercat să mănînce nişte fructe necunoscute dar erau prea amare şi neplăcute la gust. Aveau destul de muncit pentru a străbate jungla, aşa că şi-au ales o cărare ceva mai folosită. Curînd ei au dat peste un băştinaş în vîrstă cu care au putut sta de vorbă într-o engleză stricată amestecată cu chineză. Da, îi ştia pe australieni. Da, ştia unde puteau fi găsiţi. N-aveau decît să-l urmeze şi el avea să-i conducă spre un loc sigur. Ei au mers în urma bătrînului 15-20 minute. Avuseseră mare noroc să-l găsească. Poate că pînă la urmă aveau să reuşească. Pe cînd ei tocmai parcurgeau o cotitură a drumului au fost înconjuraţi de zece sau mai mulţi soldaţi japonezi înarmaţi.

Totul se sfîrşise.

Grupul a fost dus la Kavieng şi mai tîrziu la Rabaul unde s-au întîlnit cu ceilalţi membri ai echipajului care ajunseseră şi ei la ţărm şi fuseseră capturaţi. Pînă acum opt dintre cei unsprezece membri ai echipajului supravieţuiseră. Mai tîrziu, şapte membri ai Catalinei au fost urcaţi pe un vas pentru a fi duşi într-un alt lagăr de prizonieri. De atunci nu s-a mai aflat nimic despre ei. Arbuckle, Pappy Boyington (care fusese doborît într-o acţiune în apropiere de Rabaul pe 3 ianuarie 1944), şi alţi prizonieri care fuseseră aduşi la Rabaul din diverse locuri au fost transportaţi într-un avion de tip Betty pînă la baza japoneză de la Truk şi apoi trimişi în Japonia, unde au rămas pînă la sfîrşitul războiului. Din echipajul Pisicii din escadrila VPB-52 care a plecat în misiune în noaptea aceea de noiembrie, numai Buck Arbuckle a supravieţuit pentru a relata cele întîmplate.

Puţin după miezul nopţii, pe 25 noiembrie, Hal Sommer, comandantul escadrilei VPB-52, cerceta o zonă cam la 75 mile la vest de complexul inamic din Rabaul, cînd operatorul său radar a reperat o puternică formaţie din mai multe nave. Cîteva minute mai tîrziu au apărut siajul elicelor cîtorva nave ce înaintau cu rapiditate. Sommer şi-a ales unul şi a executat un bombardament în zbor planat. Toată încărcătura de bombe a fost lansată de la aproximativ 700 de picioare înălţime şi toată şi-a greşit ţinta. Victima scontată, un distrugător, a deschis focul cu proiectile şi trasoare din bateriile principale. Sommer s-a îndepărtat pînă la o distanţă de 25 de mile şi a pornit în urmărirea formaţiei inamice. El a transmis prin radio poziţia şi situaţia locotenentului Bill Lahodney, care, de asemenea, se afla în aceeaşi noapte în recunoaştere în marea Bismarck.

Lahodney a sosit pe poziţie puţin mai tîrziu şi s-a orientat după radar. La aproximativ două mile şi 1.200 picioare a putut observa un siaj mare în zigzag. El aparţinea unui crucişător flancat de cîteva distrugătoare. El a orientat botul avionului în jos şi a început un picaj drept asupra

ţintei, care făcea manevre violente de evitare*.

Atacul asupra navei mari a fost efectuat de la travers babord către tribord-proră şi deşi intervalometrul a fost reglat pentru a asigura o distanţă între bombe de 75 de picioare, este probabil că bombele au lovit aproape odată datorită unghiului ascuţit al picajului şi micii altitudini de la care s-a făcut lansarea. Copilotul ensign H.M. „Hank“ Kalstad a declanşat bombele în grup la semnalul lui Lahodney şi redresarea s-a făcut între 100 şi 150 picioare. Ele au căzut pe ţinta care se zvîrcolea. Mitraliorul de la tribord a putut să vadă o suprastructură mare, catarge şi turela de la pupă a unui mare crucişător trecînd ca fulgerul pe lîngă el. Pisica a făcut o redresare în urcare şi apoi s-a întors, pentru un atac cu mitraliere, în ciuda barajului ucigător antiaerian. Pe cînd avionul se apropia de victima sa rănită a avut loc o explozie puternică din măruntaiele marelui vas de război. Lahodney a continuat atacul, aruncînd un ciorchine de bombe de fragmentare de la aproximativ 400 de picioare. Pe cînd făcea acest lucru, un puternic foc antiaerian a întîmpinat avionul Catalina, i-a distrus tunelul trapei de lansare a bombelor şi i-a sfîşiat secţiunea cozii. Lahodney a fost deodată conştient că-şi pierduse eleronul şi parţial cîrma de profunzime şi că pierdea altitudine. Ambalînd la maximum unul din motoare şi mai puţin pe celălalt, a putut să ridice aripa şovăitoare şi astfel a menţinut aparatul în aer. Alte nave inamice din formaţie au prins acum PBY-ul în raza reflectoarelor lor şi făceau eforturi disperate de a-l doborî.

Retrăgîndu-se din raza tirului lor, Catalina rănită a urcat încet pînă la 6.000 picioare, avînd încă serioase probleme cu controlul direcţional şi manevrarea. Lahodney şi copilotul său se luptau cu problema aceasta de cîtva timp cînd, deodată, zeci de reflectoare au apărut şi se puteau vedea pe pămînt, dedesubt. Numai atunci ei au realizat că se rătăciseră deasupra fortăreţei japoneze de la Rabaul. Norocul era cu ei totuşi, căci un pîlc de nori le-a acoperit

* Se bănuieşte că ar fi fost crucişătorul greu Aoba sau altă navă din aceeaşi clasă. (N.A.)

retragerea. S-au îndreptat către est, au trecut peste extremitatea sudică a Noii Irlande şi s-au îndreptat către mare. Aici au schimbat direcţia către sud-vest şi s-au îndreptat spre casă.

Avionul încă zbura dar el nu funcţiona normal. A trebuit să fie folosită o ambalare diferită a motoarelor pentru a păstra controlul asupra avionului. Era necesar maximum de putere pentru a menţine înălţimea şi, chiar şi aşa, viteza maximă era doar de 90 de noduri. Lahodney a ordonat aruncarea oricărui lucru de prisos – arme, muniţii, cutii de unelte, scara de acces în avion, totul – aşa cum remarca mai tîrziu Kalstad, ceea ce nu era legat de avion.

La aproximativ 50 de mile la sud de Noua Irlandă ei au intrat într-un front atmosferic cu puternice furtuni. Neavînd nici un control al eleronului şi cablurile elevatorului atîrnînd, ei au fost zgîlţîiţi de furtună circa două ore înainte ca să poată scăpa teferi de cealaltă parte.

Problema era acum una de navigaţie, pentru că ei aveau numai o vagă idee despre poziţia avionului. În cele din urmă, la ivirea zorilor, ei au putut să prindă *Half Moon* la radio şi au descoperit că ei au trecut la vest de nava bază pentru hidroavioane şi că erau în largul coastei de sud a Noii Guinee. Schimbînd direcţia în sens opus, s-au întors de-a lungul liniei de coastă către est pînă cînd au ajuns la baza de la Samarai, aproape două ore mai tîrziu. Acolo în mod deliberat au făcut o aterizare forţată pentru a împiedica fuselajul să ia prea multă apă şi s-au îndreptat direct către rampă. Acolo avionul s-a scufundat în apa puţin adîncă. Fusese o noapte plină de peripeţii şi Lahodney a primit mai tîrziu Navy Cross* **pentru îndemînarea şi îndrăzneala sa.**

Performanţa înregistrată de Bill Lahodney şi de echipajul său era o faptă greu de urmat dar nu se ducea lipsă de combatanţi care doreau să încerce. Locotenentul (j.g.) William J. Pattison a reperat un convoi mare la sud de Kavieng, la 30 noiembrie şi, alegîndu-şi cea mai mare dintre nave, a reuşit să lovească în plin cu două bombe un

* Navy Cross – Crucea Navală – (N. tr.)

petrolier de 15.000 de tone. Vasul împreună cu încărcătura sa uşor inflamabilă a fost cuprins de flăcări. O notaţie în jurnalul de bord al mecanicului D.R. „Smokey“ Strader ne furnizează un punct de vedere al echipajului asupra acţiunii. „Scufundarea petrolierului de 15.000 de tone – ce noapte! Lamoreaux / cel de-al doilea radiofonist / era împuşcat în picior. 45 de găuri în avion. Antiaeriană puternică“. Aproximativ în acelaşi timp, locotenentul Charlie Schauffler şi echipajul său au înregistrat lovituri asupra a două distrugătoare.

În noaptea de 9-10 decembrie 1943, locotenentul (j.g.) Rudy Lloyd, un fost NAP**, **a căutat în lungul coastei Noii Irlande pînă a ajuns la o fîşie îngustă aflată la jumătatea drumului către Kavieng. Acolo el a traversat insula pînă la Marea Bismarck şi apoi s-a îndreptat spre** nord-vest de-a lungul coastei în lumina strălucitoare a lunii. Între insula Dyaul şi Noua Irlandă el a reperat o navă comercială de 8.000 de tone care se îndrepta spre nord cu viteză scăzută. Lloyd a urcat la 1.200 de picioare şi a manevrat astfel pentru a se apropia din direcţia opusă lunii. Cînd a atins poziţia dorită, el a pornit într-un picaj de 30 de grade, a ajuns la viteza de 150 de noduri şi a aruncat manual toate cele patru bombe pe care le avea cu el. Trei dintre ele au lovit vasul şi au aruncat o mare cantitate de fragmente în aer, deşi nu s-a înregistrat explozia de lumină caracteristică. Lloyd a făcut un viraj rapid şi a atacat cu mitralierele, trimiţînd trasoare direct în ţintă. În timp ce terminase acest atac vasul începuse deja să se încline spre pupă. La a treia trecere pe deasupra ei, pupa se scufundase deja şi prova avea o înclinare de 60 de grade faţă de suprafaţa apei. Atunci s-a scufundat. În timpul atacului nu s-au înregistrat încercări de apărare antiaeriană, nu s-au pus la apă bărci de salvare sau plute şi nu au fost urme că ar mai fi existat supravieţuitori.

Locotenentul William M. Flenniken a scufundat un cargobot de dimensiuni medii în noaptea de 12 spre 13. În noaptea următoare Rudy Lloyd a reperat un crucişător

** NAP – Naval aviation pilot – (N. tr.)

ancorat în strîmtoarea Steffen, la aproximativ 16 mile la sud-vest de Kavieng. Era o noapte luminoasă cu lună şi cînd a pătruns în zonă pentru a declanşa atacul el a fost întîmpinat cu un puternic foc antiaerian. Lloyd şi-a executat atacul travers de la prora babord la tribord pupa, şi-a lansat bombele sale manual într-o sucesiune rapidă de la o înălţime de 300 de picioare. Două dintre ele au lovit nava la mijloc către pupa. Focul intens antiaerian de la bateriile de pe ţărm şi sosirea avioanelor inamice au împiedicat o evaluare exactă a pagubelor.

În noaptea de 18, Bill Flenniken a găsit un submarin din clasa „I“ la suprafaţă şi l-a scufundat. Submarinul a fost văzut scufundîndu-se cu pupa şi un număr de supravieţuitori în apă. În noaptea următoare Hal Sommer a scufundat un cargobot de mărime mijlocie şi a mitraliat unul şi mai mare. A fost o noapte bună pentru că locotenentul Alex McInnis de asemenea a lovit un vas comercial care, atunci cînd s-a îndepărtat, a putut fi văzut arzînd de la o distanţă de peste 30 mile. Locotenentul Bob Dilworth a lovit un cargou mare, în noaptea de 23. De asemenea, a atacat cu bombe de fragmentare un distrugător din acelaşi convoi.

Către sfîrşitul lunii escadrila scufundase sau avariase două crucişătoare, trei distrugătoare, două submarine şi vase comerciale totalizînd un deplasament de 76.000 de tone în cursul a 137 de misiuni. De asemenea, ei au executat recunoaşteri pentru bombardamentele executate de navele de suprafaţă asupra bazei japoneze de la Gasmata pe 29 noiembrie, ca şi pentru invazia de la Arawe, la aproximativ 60 de mile de Cape Gloucester, în noaptea de 14 decembrie.

La 1 ianuarie 1944, după şase săptămîni de operaţii intense şi pline de succes, îndreptate împotriva navelor inamice, escadrila VPB-52 s-a mutat la Port Moresby, conform programului de rotaţie care fusese stabilit pentru Black Cats. Ele au înlocuit din nou, escadrila VPB-11 care fusese angajată în operaţii de salvare pe mare, activităţi de escortă, paraşutări de provizii şi misiuni speciale.

Detectările instalaţiilor radar ale inamicului (ferret operation)* intrau în această ultimă categorie. La 1 februarie, locotenentul Bob Dilworth şi echipajul său au fost trimişi către Finschafen la capătul Peninsulei Huon, pe coasta de nord a Noii Guinee, pentru a opera de la nava bază pentru hidroavioane *San Pablo*. Finschafen fusese cucerit şi întărit de aliaţi în octombrie 1943, dar forţele terestre japoneze nu erau departe şi baza era o ţintă la îndemînă pentru avioanele inamice. Noii ocupanţi erau încă oarecum iritaţi şi în cele trei ocazii cînd avionul lui Dilworth a acţionat de la Finschafen a fost atacat de către navele prietene din zonă. Echipajul Catalinei a descoperit motivul acestei sensibilităţi pe data de 13 în timpul unui atac aerian în care *San Pablo* a dat lovitura de graţie unuia din avioanele inamice cu tunurile sale. Dar în ciuda acestor diversiuni, sarcina nu era deosebit de interesantă pentru membrii echipajului Catalinei, în comparaţie cu activităţile din noiembrie şi decembrie trecut. Dilworth a găsit un mod de a remedia situaţia.

În noaptea de 11-12 februarie, după un zbor lipsit de evenimente în timpul căruia au fost atacaţi numai odată de către bateriile de pe ţărm, de la Cape Gloucester, Dilworth a decis să dea o raită prin marea bază japoneză de la Wewak. Apropiindu-se dinspre nord, cu rafale de ploaie în spate, la început, el a văzut lumini. Mai tîrziu, pe măsură ce se apropia, a putut detecta aeroportul şi un vas de transport ancorat în apropiere.

Dilworth a urcat 1.500 de picioare şi a zburat printre straturile de nori pînă a ajuns aproape la aeroport. Apoi el s-a lansat într-un picaj ieşind din nori şi a trecut peste cîmp la o înălţime de 1.000 de picioare. Spre marea sa surpriză s-a văzut prins într-un exerciţiu de aterizare cu avioanele inamice. Era uşor de văzut pentru că toate aveau luminile aprinse. Unul era chiar în faţa sa, la un interval destul de mare pentru a fi în siguranţă, în timp ce altul era la cîteva

* ferret operation – denumire dată operaţiunilor Mike Search – care în traducere ar însemna „operaţiunea dihor“ – de la aptitudinile acestui animal de a pătrunde în vizuine. (N. tr.)

sute de picioare în spatele său. Hidroavionul PBY împiedicase pe pilotul japonez să execute exerciţiul şi era supărat din această cauză. Apropiindu-se alături el îşi aprindea şi stingea luminile pentru a-i semnala ceea ce credea că este unul din propriii săi piloţi ca să-şi aprindă luminile. El era atît de aproape acum că mitraliorii de la mijlocul PBY-ului puteau vedea luminile carlingei sale. Dilworth continua să înainteze ca şi cînd ar fi fost unul din ai lor.

Cînd Pisica a ajuns la marginea aeroportului el nu s-a întors cu celălalt avion, dar s-a îndreptat înainte şi a început un atac asupra navei care se afla ancorată chiar la capătul pistei. „Dă-le drumul!“ Dilworth a strigat la copilotul său, care a apăsat pe butonul electric de lansare reglat să lanseze o bombă. „La toate!“ a strigat din nou Dilworth şi copilotul le-a dat drumul una cîte una într-o succesiune rapidă.

Prima bombă a lovit farul de la Wewak şi l-a dărîmat. Cea de-a doua şi cea de-a treia bombă au lovit nava. Pe cînd Pisica făcea o întoarcere strînsă la dreapta, nefericitul vas inamic a fost văzut pe cînd se răsturna cu fundul în sus şi începea să se scufunde. Era o privelişte minunată şi un rezultat eroic, dar Dilworth începea să se încălzească. Aducînd mitralierele avionului în poziţie de tragere, el a trecut la mitralierea clădirilor de pe mal şi şalupele legate de-a lungul cheiurilor, manevrînd bătrîna Catalină ca pe un avion de vînătoare. În vreme ce piloţii japonezi uluiţi participanţi la exerciţiul de aterizare şi-au dat seama de ceea ce se întîmpla, Black Cat şi-a îndeplinit misiunea, dispărînd în cele din urmă înghiţit de întuneric.

De la acest episod, s-a născut un alt cîntec dedicat hidroavioanelor Black-Cat:

Ai cîştigat gloria la Wewak
Cînd te-ai alăturat lui COMSOWESTPAC
Ai cîştigat gloria lui Wewak.
Şi Combs nu te va trimite înapoi
Morobe este minunat, de asemenea Madang dar,
Wewak este locul tău

Şi aşa mai departe...

Bob Dilworth a fost medaliat cu Silver star* **pentru activitatea sa de noapte şi a devenit un fel de legendă încă în zilele sale.**

11

Curaj

Operaţiunile Black Cat s-au mutat pe uscat spre sfîrşitul lui decembrie 1943. Această mutare a coincis cu sosirea Escadrilei 34 de recunoaştere şi bombardament pentru a prelua sarcina misiunilor de cercetare şi atac. Era o introducere umedă pentru noul climat.

„În ziua cînd noi am sosit în Noua Guinee ploua. Plouase, de asemenea, şi cu o zi înainte. De fapt, ploua în fiecare zi. În unele zile ploua de două ori“.

Noua bază avansată de la Samarai era doar la cîteva mile est de ţărm şi nu departe de Golful Namoia unde Pisicile operaseră de pe nava bază de hidroavioane *Half Moon*. Ea se făIea cu o rampă pentru hidroavioane care a făcut posibil ca PBY-urile să fie scoase din apă cînd era necesar şi un şopron în care încăpea botul avionului pentru întreţinere. Zona de operaţii era bine apărată de vînturile care bîntuiau în acea perioadă a anului. Aeroportul maritim era desigur neluminat, aşa că avioanele decolau în mod normal înainte de apusul soarelui, şi aterizau după răsăritul lui. Dacă un avion trebuia să se întoarcă la bază mai devreme datorită vreunei defecţiuni mecanice sau din cauza unei alte avarii, pilotul trebuia pur şi simplu să acţioneze cum putea mai bine în funcţie de împrejurări. O

* Silver Star – Steaua de argint (N. tr.)

barcă de intervenţie era întotdeauna de serviciu în caz de accident şi pentru a ghida avionul către locul de amarare sau către rampa de balizare.

Samarai fusese cîndva capitala Noii Guinee Britanice şi cîteva din frumuseţile sale, sub forma unor clădiri guvernamentale, supravieţuiseră. Ofiţerii erau încartiruiţi în vechea vilă a guvernatorului care, deşi într-o oarecare măsură pitorească, văzuse zile mai bune. O verandă largă care înconjura complet casa era folosită ca loc pentru dormit cu şiruri de paturi de campanie protejate cu plase împotriva ţînţarilor. Casa era aşezată pe stîlpi şi dedesubtul ei era un duş făcut dintr-un cilindru de cinci galoane cu găuri perforate în partea de jos.

Trupa şi subofiţerii trăiau în corturi, adăposturi prefabricate din tablă de metal ondulată, şi clădiri din lemn de diferite tipuri care fuseseră odinioară folosite de guvernul colonial. O capelă veche servea drept birou pentru escadrilă. Mesele pentru ofiţeri şi subofiţeri şi trupă erau servite într-o sală de mese construită din prefabricate din tablă de metal ondulată. Deşi condiţiile de viaţă erau departe de a fi ideale, Samarai constituia o îmbunătăţire în comparaţie cu alte baze avansate de unde escadroanele Black Cat operau.

Comandantul escadrilei VPB-34 în timpul acestei perioade era locotenent-comandorul T.A. „Tom“ Christopher, un conducător deosebit de inteligent care părea să fie întotdeauna în miezul problemei cînd o acţiune era pe rol. El era, totodată, un adept credincios al atacurilor la nivelul vîrfului de catarg, care probabil contribuia în mare măsură la succesul escadrilei sale.

Echipajele escadrilei VP-34 au început zborurile de acomodare cu escadrila VP-52 a doua zi după Crăciun şi au început să-şi desfăşoare primele lor operaţiuni independente pe data de 31 decembrie. Trei avioane au plecat la vînătoare în acea noapte, unul pilotat de Christopher, unul de comandantul adjunct al escadrilei, locotenentul Vadm V. „Vad“ Utgoff şi al treilea de ofiţerul de operaţii, locotenentul Ellis Fischer.

Tom Christopher a plecat primul în baza unei informaţii secrete care menţiona o navă de luptă inamică în marea Bismark chiar la nord de Noua Britanie, îndreptîndu-se spre Cape Hoskins. El a găsit nava, un distrugător cu două coşuri, în jurul orei 21,50 şi a trecut imediat la atac. Venind la joasă înălţime dinspre pupă, el şi-a lansat bombele, reuşind o lovitură directă cu o bombă de 500 de livre. A avut loc o explozie uriaşă, ceea ce a făcut echipajul să creadă că ei au provocat duşmanului lor pagube considerabile. Terminîndu-şi bombele, Christopher s-a îndreptat spre baza japoneză de pe insula Garove pentru a încerca să mitralieze cu o cvadruplă de calibru 50 care fusese recent instalată chiar în botul avionului său. După ce a secerat instalaţia cu foc de mitralieră şi primind în schimb un puternic foc antiaerian, el s-a îndreptat spre casă, sosind deasupra Samarai-ului, în zori. Fusese o primă noapte încununată de succes.

În timp ce Tom Christopher şi echipajul său dădeau atacuri, Vad Utgoff şi Ellis Fischer s-au îndreptat spre nord de-a curmezişul Mării Bismarck pentru a cerceta zona din jurul Insulelor Amiralităţii în scopul depistării de vase inamice. Fischer a zburat în sensul acelor ceasornicului în jurul insulelor în timp ce Utgoff a zburat în direcţie inversă. Pe la ora 02,00, în dimineaţa zilei de 1 ianuarie, Ellis Fischer s-a năpustit asupra unei nave de mărfuri de 9.000 de tone ancorată în portul Hyane în partea de est a insulei Los Negros. A fost o ţintă uşoară şi a scufundat-o fără prea mare dificultate, revendicînd astfel prima navă japoneză distrusă în noul an. El a depăşit această performanţă mitraliind o navă mai mică ancorată de asemenea acolo, cauzîndu-i o serie de distrugeri cu mitraliera sa cvadruplă de calibrul 50.

Escadrila VPB-34 a înregistrat un început bun. În primele ore ale dimineţii de 3 ianuarie, locotenentul (j.g.) Roger Means conducea un raid asupra insulei Garove cînd avionul său a fost avariat serios de o baterie terestră. Means a fost ucis dar copilotul său, locotenentul (j.g.) Bill Lavis a preluat pilotajul avionului şi a reuşit să aducă

avionul Catalina avariată acasă.

Piloţii şi echipajele Escadrilei VPB-34 au descoperit o activitate intensă a inamicului în zona repartizată pentru operaţii. Trei sau patru avioane decolau în fiecare noapte în scopul angajării unei lupte. Un avion trebuia să se îndrepte aproape obligatoriu spre nord, sosind exact în sudul Noii Britanii la căderea nopţii. Apoi trebuia să traverseze insula ocupată de duşman pe întuneric pentru a începe cercetarea pe malul opus în Marea Bismarck. Alt avion se îndrepta mai departe spre răsărit, cînd sosea noaptea, îşi urma drumul pe Canalul Sfîntu George în sus dincolo de marea bază a inamicului de la Rabaul. A treia Catalină zbura prin Strîmtorile Vitiaz sau Dampier pentru a ţine sub observaţie coasta de nord a Noii Guinee pînă la Wewak. Trupele aliate terestre înaintau acum către nord-vest de-a lungul coastei Noii Guinee şi japonezii foloseau întunericul pentru a aproviziona şi întări poziţiile ameninţate în acea zonă cu şalupe mici. Acestea erau ţinte ideale pentru mitraliera cvadruplă de calibru 50, şi ei au trimis la fund multe şalupe şi alte vase mici japoneze.

Vad Utgoff a ieşit pe 11 ianuarie şi a zburat de-a lungul coastei Noii Guinee. Negăsind ţinte, el a bombardat de două ori aeroportul inamic la Awar. La al doilea atac şase proiectoare au fost puse în funcţiune şi Pisica s-a găsit ea însăşi în centrul atenţiei într-o grindină de foc antiaerian. În încercarea de a scăpa de proiectoare Utgoff a manevrat avionul aşa de violent încît s-a rostogolit în aer ca un giroscop. După această inospitalieră întîlnire, el a luat-o de-a lungul coastei spre insula Blup Blup în apropierea gurii de vărsare a fluviului Sepik unde el a găsit un lugher* **ancorat într-un mic golf. „Eu l-am mitraliat de cîteva ori cu mitralierele de calibrul 50, dar a trebuit să mă întorc prea devreme de fiecare dată pentru** a evita să mă lovesc de munte“. În cele din urmă, el s-a apropiat de ţintă în picaj, lansînd ultimele două bombe şi apăsînd cu toată forţa pe manşă în timpul redresării. A fost o situaţie grea şi

* Lugher = navă de mic tonaj cu forme ascuţite la pupa şi cu prova umflată (N.tr.)

el a jurat că a mirosit vegetaţia umedă de jos în timp ce încerca să se redreseze. Lugherul a primit o lovitură directă travers şi s-a scufundat rapid. În drumul spre casă el a descoperit un mic petrolier şi prin două atacuri de la mică altitudine şi foarte eficace cu mitralierele de calibrul 50, a incendiat vasul pe care l-a lăsat arzînd.

În aceeaşi noapte, locotenentul (j.g.) S.B. Bradley cerceta partea de nord a Mării Bismarck. În jurul orei 02,30 operatorul radar a detectat o navă în largul extremităţii vestice a Insulei Noua Hanovră şi în timp ce se îndrepta spre nava contactată un alt impuls radar a apărut în apropiere. Cîteva momente mai tîrziu, amîndouă navele au apărut în cîmpul vizual aproximativ la o milă distanţă de ţărm, înaintînd cu o viteză redusă. Bradley s-a îndreptat spre nava din frunte, un distrugător cu două coşuri, executînd atacul său de la o altitudine de 300 de picioare dinspre tribord. Ambele vase au deschis focul în timp ce avionul se apropia, dîndu-şi seama că au fost descoperite. Pisica a pătruns prin barajul de foc al navelor şi a lansat toate cele patru bombe în serie cu intervalometru reglat la 40 de picioare. Trei bombe nu şi-au atins ţinta, dar o bombă de 1.000 de livre, a căzut în apropiere de navă, explodînd în timp ce se scufunda sub aceasta. Pupa distrugătorului s-a ridicat cîteva picioare la suprafaţa apei şi toate bateriile antiaeriene de pe vas au amuţit. Cealaltă navă continua să tragă în avionul ce se retrăgea şi Bradley a hotărît să părăsească zona fără să fi văzut în ce măsură provocase avarii.

Cele trei misiuni obişnuite de noapte au fost în mod frecvent întărite cu un al patrulea avion în funcţie de disponibilităţi şi după cum impunea activitatea inamicului. Durata tuturor acestor misiuni varia pretutindeni de la douăsprezece pînă la cinciprezece ore, deşi unele mergeau pînă la şaptesprezece şi chiar mai multe. Spre deosebire de verii lor amfibii, hidroavioanele PBY-5 nu aveau tren de aterizare şi de aceea cîntăreau cu circa 2.200 livre mai puţin. Această diferenţă însemna că fiecare avion putea transporta o cantitate mai mare de arme şi carburant şi

aceasta îi dădea o mai mare capacitate de acţiune. Pe tot timpul nopţii Pisicile dădeau tîrcoale printre insulele ocupate de duşman şi-şi băgau boturile purtătoare de moarte în golfuleţele ce se înşirau pe ţărm, în căutare de pradă. Pe măsură ce zorile se apropiau ele se îndreptau spre casă, fixîndu-şi timpul de plecare astfel încît să fie în afara Mării Bismarck la apariţia luminii zilei. Dacă ar fi întîrziat prea mult ei ar fi putut cădea victimă unui grup de avioane Zero aflate în patrulare în primele ore ale dimineţii.

Tacticile folosite în operaţii de avioanele Black Cat erau acum pe cale de a deveni mult prea cunoscute japonezilor care încercau variate metode de a le contracara. La început, navele japoneze nu au încercat să deschidă focul asupra avioanelor Black Cat care se apropiau, în credinţa că a deschide focul împotriva lor nu făcea decît să dezvăluie poziţia navei. Japonezii ştiau în acest timp că PBY-urile erau echipate cu radar aeropurtat, dar nu ştiau cît de precis era acest aparat. Ei raţionau, de asemenea, corect, că la un anumit moment în partea finală a atacului, pilotul ar fi trebuit să-şi stabilească ţinta vizual dacă atacul urma să fie efectiv.

Datorită fosforescenţei mărilor tropicale, siajul navelor se vedea clar în întuneric şi era ca o săgeată îndreptată direct spre ţintă. Dîndu-şi seama de aceasta, cîţiva căpitani de navă japonezi au încercat să reducă viteza şi chiar să le oprească atunci cînd un avion era auzit în zonă. Dar radarul deja dăduse la iveală prezenţa navei. Cînd o Pisică descoperea o navă deplasîndu-se şi ghemuindu-se de frică în întuneric, ca o fiară mare vînătă, era un masacru. Fără mişcare, nava nu avea flexibilitate pentru a manevra şi nu putea să-l înşele pe atacator. Şi emoţia milei nu era cunoscută pentru Pisicile Negre.

Probabil că cea mai eficace tactică defensivă pe care japonezii o foloseau era să navigheze aproape de ţărm. Aceasta le dădea adesea posibilitatea ca să se confunde cu masa uscatului aşa cum se vedea pe radar şi dădea bune rezultate în special atunci cînd existau ridicături de pămînt pe fundal.

Chiar şi în această situaţie existau zone deschise de traversat şi nici una nu era vreodată sigură cînd una din aceste animale de noapte ar fi venit izbind şuerînd din întuneric, setoasă de răzbunare.

Japonezii au încercat de asemenea să prindă avioanele Catalina care zburau la joasă înălţime, în timp ce pătrundeau în Marea Bismarck. Ei ştiau, de exemplu, că cel puţin una dintre Cataline (Pisici) urcau în canalul Sfîntul George, imediat după lăsarea întunericului. Şi ei ştiau că exista acelaşi drum cu puţin timp înainte de ivirea zorilor. Pentru a exploata această informaţie, ei plasau nave dotate cu artilerie antiaeriană de-a curmezişul acestui punct îngust. Acestea erau în mod tipic vase mici sau şalupe echipate cu cîteva mitraliere. Această idee a fost concepută pentru a ridica un baraj în timp ce Pisicile treceau şi speranţa de a doborî una ori cel puţin pentru a le face accesul în Marea Bismarck mai dificil. Şi Pisicile zburau la joasă înălţime prin acest punct îngust, în mare parte pentru a se menţine aproape de pămînt şi a se apăra astfel de furtunile puternice care păreau că ameninţă în permanenţă această zonă. Dar Pisicile erau pregătite să întîlnească astfel de salve în timpul traversării şi chiar dacă vreun avion ar fi putut fi lovit de un proiectil sau două rătăcite, nici unul nu a fost doborît vreodată ca urmare a acestei tactici.

Avioanele de vînătoare erau trimise, de asemenea, în timpul nopţii în încercarea de a opri masacrul pe mare şi PBY-urile au fost mitraliate de aceste avioane mai mult decît o dată. Dar piloţii inamici nu aveau radar şi puteau doar să orbecăie în întuneric încercînd să localizeze aceste năluci zburătoare. Pisicile pe de altă parte, puteau să vadă cu ochii lor electronici dacă avioanele inamice se apropiau şi puteau apoi să plonjeze către apă unde ele dispăreau în imensitatea întunecatului ocean. Şi chiar dacă radarul era primitiv în acele zile la început, el a dat fără îndoială Pisicilor un avantaj minim în operaţiile lor împotriva unui inamic curajos dar frustrat.

Uneori avioanele de vînătoare inamice detectau cîte un

hidroavion Catalina vizual şi deschideau focul asupra lui. Ele deschideau focul la asemenea distanţă încît acesta nu era eficace şi (PBY-urile) le pierdeau imediat printr-o întoarcere rapidă spre dreapta sau spre stînga după care se întorceau spre ele, se luptau cu ele şi le pierdeau.

În după amiaza zilei de 15 ianuarie, la Samarai a ajuns o informaţie conform căreia un mare convoi inamic de la Truk intrase în Marea Bismarck şi se îndrepta spre Rabaul. Bombardierele Armatei cu baza pe uscat nu puteau să efectueze un atac asupra convoiului înainte de lăsarea întunericului. Dacă acţiunea ar fi fost amînată pînă a doua zi, în zori, formaţia ar fi ajuns la adăpostul unui larg front atmosferic, extinzîndu-se de-a lungul întregii coaste de sud-vest a Noii Irlande. La adăpostul vremii, vasele inamice ar fi ajuns la Rabaul şi ar fi descărcat transportul lor, care în această perioadă era extrem de necesar apărătorilor japonezi. Era de datoria hidroavioanelor Black Cats să facă interceptarea.

Tom Christopher şi ofiţerii lui s-au aplecat asupra hărţilor. Dacă informaţia secretă era adevărată ei ar fi trebuit să ia contact cu duşmanul la 01,30 în largul Insulei Noua Hanovră, chiar la vest de extremitatea nordică a Noii Irlande. Şase avioane, tot ceea ce era disponibil, au fost pregătite. Patru dintre aceste avioane au fost încărcate cu obişnuitele două bombe de 500 şi două de 1.000 de livre. Celelalte două transportau două bombe de 500 şi o torpilă Mark 13.

Ora de decolare a fost stabilită la 18,00 şi cele şase avioane s-au îndreptat spre nord. Traversînd Marea Bismarck în întuneric, ele s-au răspîndit într-o linie de cercetare întinsă pentru a descoperi convoiul inamic. Vremea a fost neobişnuit de bună în acea noapte, cu cîţiva nori împrăştiaţi la circa 1.200 de picioare şi un pătrar de lună furnizînd exact cantitatea de lumină care era necesară.

Tom Christopher a făcut primul contact cu inamicul la ora 01.08 la nord-vest de Noua Hanovră înaintînd pe o rută de 150 grade şi o viteză de 10 noduri. În timp ce se apropia

de formaţie, el a putut să distingă patru mari nave de transport şi două crucişătoare. La aproximativ opt mile spre vest el a putut să vadă un al doilea grup de nave, format din două vase mici comerciale de transport şi cîteva de escortă. Auzind apropierea Catalinei, japonezii ştiau că fuseseră descoperiţi şi s-au pregătit pentru ceea ce era mai rău. Tom Christopher s-a înscris pe o orbită în apropiere şi a chemat un alt avion al său în scopul de a face un atac concentrat. Inamicul a remarcat el, părea să fie nervos. „Crucişătoarele păreau să se afle în mare dificultate de a ţine vasele comerciale în formaţie, navigau în cercuri şi s-au împrăştiat cu toate. Celălalt convoi a sosit şi s-au alăturat acestora şi crucişătoarele se năpusteau înainte şi înapoi prin această încurcătură de nave încercînd să le asigure o acoperire adecvată“.

Pe la aproximativ 02,30, trei dintre celelalte hidroavioane PBY – au sosit pe scenă. Celelalte două avioane rămase au întîrziat din cauza distanţei sau a vremii şi atacul a început fără ele. Ellis Fischer a început lupta primul şi a lansat o torpilă asupra crucişătorului din frunte atacîndu-l dinspre tribord. Datorită faptului că atacurile cu torpile erau foarte bune dacă erau executate asupra navei aflate travers, ţinta a avut posibilitatea să-şi îndrepte în poziţie de tragere toate tunurile în partea dinspre care venea avionul atacator. Şi aceasta este exact ce s-a întîmplat în acest caz, cu al doilea crucişător trăgînd un foc susţinut de jur împrejur pentru a spori forţa de foc a primului crucişător. Fischer şi-a făcut drum cu greu. Aşezîndu-şi hidroavionul la circa 100 de picioare de apă avînd 105 noduri, el a aşteptat momentul oportun şi a dat drumul la lovitură. Însă nimic nu s-a întîmplat.

Fischer a ieşit din bătaia tunurilor şi se rotea pentru a încerca din nou. În acest timp, chiar vasele de comerţ şi alte vase de escortă mai mici trăgeau asupra lui, dar el îşi continua acţiunea, venind chiar mai aproape de ţintă înainte de a încerca acţionarea manuală a manetei pentru lansarea torpilei. Din nou, torpila a rămas agăţată în dispozitivul său. Cam în acest timp, crucişătoarele şi-au dat

seama de situaţia reală. Catalina era pe urmele lor. Navele japoneze păreau să fi uitat de sarcina de a se mişca încet în convoi şi îşi concentrau eforturile de a se salva. Şi din nou Pisica a plonjat, pînă la circa 100 de picioare şi s-a îndreptat spre una din marile nave de război. Pentru a treia oară, încăpăţînata armă a refuzat să cadă. O serioasă scurgere de petrol lua amploare la motorul de la tribord. Cu părere de rău, Ellis Fischer şi echipajul său s-au îndepărtat de zonă şi s-au îndreptat spre casă.

Dar distracţia tocmai începuse. S.B. Bradley se afla pe o traiectorie circulară la circa şase mile de formaţia care se afla acum în mişcare. Înălţîndu-se pînă la 3.500 de picioare, el a înaintat cît mai aproape, folosind o perdea destrămată de nori pentru a-şi masca apropierea. Cînd el a ajuns aproape deasupra navelor duşmane a efectuat o neobişnuită coborîre în picaj, de circa 70 de grade. În timp ce apărea din nori, el s-a găsit la circa o milă de un mare petrolier pe care l-a ales imediat drept ţintă. Aplatizînd unghiul de picaj la circa 50 de grade, el a atacat cu viteză (pentru un PBY), aceasta indicînd circa 200 de noduri. Focul antiaerian era acum intens, dar Bradley s-a concentrat asupra victimei alese în timp ce Pisica s-a îndreptat cu viteză spre apă. La 150 de picioare el s-a redresat şi a apăsat butonul intervalometru de lansare fixat la poziţia unei lovituri cu patru bombe. Însă mecanismul a refuzat să funcţioneze. Din fericire, copilotul a tras maneta de urgenţă de la tribord în acelaşi timp, lansînd o bombă de 500 livre şi una de 1.000 de livre de sub aripa de la tribord. Amîndouă au fost lovituri directe la mijlocul navei. Bradley a manevrat violent pentru a scăpa de focul antiaerian care-l învăluia şi s-a retras la o distanţă de siguranţă de unde el şi-a observat opera sa cu o oarecare satisfacţie.

Tom Christopher a descris mai tîrziu privelişte a. Nava era un tanc petrolier de mare capacitate încărcat cu benzină. Cînd bombele lui Bradley au lovit ţinta, nava s-a transformat într-o splendidă torţă. În lumina acesteia alte avioane au atacat ţintele lor...“.

Următorul care şi-a încercat norocul a fost locotenentul

(j.g.) Loring M. Bates, jr. El s-a îndreptat către un vas comercial apropiindu-se dinspre tribord la o altitudine de 500 de picioare. Cînd el s-a aflat doar la cîteva sute de iarzi de ţintă, s-a lansat într-un picaj şi a lăsat să cadă toate cele patru bombe de la 125 de picioare. Nu s-au înregistrat însă lovituri şi Pisica a reuşit să scape zburînd la joasă înălţime, la cîteva picioare deasupra apei.

Cam în acelaşi timp, Vad Utgoff a sosit în zonă şi la lumina focului provenind de la tancul petrolier care ardea, a început un atac cu torpile către un grup de vase care cuprindea unul dintre crucişătoare. Duşmanul putea să audă Pisica venind, dar credeau în mod evident că era vorba de un alt atac cu bombe şi îşi concentrau focul de artilerie spre cer. Utgoff s-a strecurat dedesubt şi a lansat torpila. Era o lansare ca la carte, 125 picioare, 105 noduri la punctul de lansare. Distanţa era de circa o jumătate de milă suficient timp pentru ca torpila să se poată arma. Torpila a părăsit avionul cu coada – dar nu a explodat şi vasele inamice şi-au continuat drumul. Lui Utgoff îi mai rămăseseră încă două bombe şi s-a hotărît să le folosească.

Cam în acest timp, convoiul se apropia cu repeziciune de o zonă de furtună pe care vasele inamice intenţionau să o folosească pentru acoperire. Christopher s-a hotărît să le atace înainte ca acest lucru să se întîmple. Înaintînd la circa 500 de picioare, el a ales drept ţintă un vas mare de transport. El şi-a orientat apropierea dinspre proră babord spre tribord şi cînd s-a aflat aproape deasupra navei, Christopher s-a lansat în picaj. În timp ce Pisica a înaintat foarte aproape de navă, mitraliorul de la provă a împroşcat cu foc puntea cu mitraliera sa jumelată de calibrul 30, reducînd la tăcere unul din tunurile de la pupa. Dînd drumul celor patru bombe cu intervalometrul, Christopher s-a concentrat asupra ieşirii imediate din zonă. A fost un atac reuşit exact pe ţintă, dar nu a existat nici o explozie cu flacără. Dintr-o dată, a izbucnit o explozie care i-a aruncat pe oamenii din echipajul Pisicii pe podea. Cîteva secunde mai tîrziu, un jet de apă, fum şi fragmente s-au ridicat la 200 de picioare în aer deasupra vasului lovit. Focul

antiaerian de pe nava ţintă încetase acum, dar tunurile de pe alte nave din convoi s-au îndreptat spre avionul fugar. Părea că există un zid de proiectile trasoare în faţă. Dacă nu puteau să treacă prin ploaia de gloanţe, probabil că ei ar fi putut să treacă pe sub ea. Christopher a coborît în picaj spre apă pentru ca retragerea sa să fie încununată de succes.

Acum era rîndul lui Vad Utgoff să încerce din nou. El văzuse spectaculoasa explozie de la bordul navei luată drept ţintă de Christopher şi a ales un alt vas mare de transport din apropiere. Utgoff şi-a început atacul său de la circa o milă de ţintă coborînd în picaj rapid de la 1.200 de picioare la 200 picioare în încercarea de a evita focul antiaerian venind din toate direcţiile. Acesta provenea de la toate tipurile de tunuri atît de la cele grele cît şi uşoare şi urmăreau avionul în picajul său. Utgoff a dat drumul la cele două bombe de 500 de livre împreună, în timp ce el se deplasa dinspre pupă babord spre tribord provă. O bombă a lovit coasta navei şi a explodat, aruncînd o săgeată de foc în afară şi paralel cu apa. Cealaltă făcea impresia că a pătruns prin plăcile punţii şi a explodat. În timp ce avionul executa o retragere circulară s-a observat foc la mijlocul navei, şi dedesubtul punţii în partea din faţă babord a navei.

Era o privelişte minunată. Trei vase mari a căror încărcătură nu va mai ajunge niciodată la garnizoana japoneză de la Rabaul ardeau cu flăcări strălucitoare jos. Cu toată muniţia consumată, cele patru avioane rămase s-au îndreptat spre Samarai şi pentru un somn reconfortant de zi. La 10.45, dimineaţa următoare un avion de recunoaştere al Armatei a sosit la locul bătăliei pentru a supraveghea dezastrul. Aici ei au găsit una din nave în ultimele faze ale agoniei şi a urmărit cum se scufunda. Celelalte două nave ardeau erupînd coloane de fum şi rămăşiţe de la exploziile periodice din interiorul lor. În curînd ele urmau să fie, de asemenea, înghiţite de mare. Nu părea să existe semne de viaţă cu excepţia cîtorva bărci de salvare goale şi obiecte plutitoare rămase după bătălie. Pisicile Negre îşi făcuseră

cu prisosinţă datoria.

Trei nopţi mai tîrziu, pe data de 18 Pisicile erau aici din nou. Ellis Fischer a scrutat zona între Noua Hanovră şi Insulele Amiralităţii. Apoi, în urma unei cercetări atente a insulelor Manus şi Los Negros, el a luat contact cu un tanc petrolier de 2.500 de tone care tocmai intra într-o trecătoare strîmtă din apropierea oraşului Papitalai, la extremitatea estică a portului Seeadler (Harbor). El s-a lansat în picaj spre ţintă care a ripostat deschizînd focul asupra avionului în timp ce acesta îşi executa atacul. Fischer a lansat o bombă de 500 de livre care a lovit nava în mijloc. Focul a încetat, nava s-a oprit nemişcată pe apă şi s-a înclinat în mod clar către babord. Fischer a mai excutat cîteva zboruri în cerc şi a atacat din nou, de data aceasta greşind lovirea ţintei cu circa douăzeci de picioare. Dar n-a fost nevoie de alte atacuri. Nava s-a scufundat în apa puţin adîncă şi cînd avionul a părăsit zona, doar catargul mai putea fi văzut. Tom Christopher şi locotenentul Jules M. Busker au scufundat fiecare cîte o navă de transport în acea noapte. Vad Utgoff, care era în căutarea unui submarin între Insula Garove şi Noua Britanie se juca „de-a v-aţi ascunselea“ cu un avion de vînătoare de noapte japonez. El a găsit submarinul şi a iniţiat un atac dar vicleanul căpitan duşman a detectat apropierea sa şi a intrat sub apă înainte ca Utgoff să poată lansa atacul său.

În noaptea de 22, locotenentul Harold L. Dennison a detectat un distrugător lîngă Wewak şi l-a bombardat. Toate bombele nu şi-au atins ţinta ceea ce l-a înfuriat pe Dennison. El s-a întors spre vasul inamic şi l-a angajat într-un duel de artilerie, mitraliera cvadruplă de calibrul 50 împotriva întregii puteri de foc artileristice a distrugătorului. Tom Christopher îşi reaminteşte despre incident cîtva timp mai tîrziu. „El a executat aproximativ trei atacuri asupra acestui distrugător cu mitraliera cvadruplă de calibrul 50 şi trebuie să-l fi lovit destul de rău deoarece el le-a îndreptat pe toate deasupra navei şi a văzut că o serie de focuri mici apărute au fost în cele din urmă stinse. În acelaşi timp, el avea această bătrînă Catalină aşa de rău ciuruită că a fost

o minune că a ajuns acasă“. Christopher a atacat el însuşi un alt distrugător în aceeaşi noapte, dar rezultatele atacului nu au putut fi apreciate exact.

Locotenentul James F. „Jim“ Merrit jr. a atacat şi scufundat un transportor de 8.000 tone pe data de 27 ianuarie şi în aceeaşi noapte locotenentul Nathan G. Gordon (despre care o să auzim mai tîrziu) a avariat un distrugător. Christopher a atacat o mică navă de transport cu mitraliera cvadruplă de calibrul 50 în noaptea de 5 februarie. Avionul său a fost serios avariat şi unul din oamenii din echipaj rănit. Gordon a scufundat trei şalupe mari şi opt de mărime mijlocie şi a avariat alte numeroase şalupe mitraliindu-le în ziua de 8 februarie, dar Tom Christopher l-a depăşit cînd a distrus trezeci de şalupe cu mitraliera sa cvadruplă de calibrul 50 în noaptea următoare. Ellis Fischer a distrus un tanc petrolier, un submarin mic şi cinci bărci pe 13 februarie şi a acţionat împreună cu Harold Dennison şi locotenentul Ross Vandever în noaptea de 15 februarie pentru a prinde în cursă o navă mare de transport. Căpitanilor inamici care au avut neşansa de a naviga în Marea Bismarck în acea perioadă, trebuie să li se fi părut că nu au avut nici un răgaz şi nici loc să se ascundă. Pisicile zburau fără ezitare în susul fluviilor şi atacau navele legate de ţărm cu odgoane.

Chiar atunci cînd Pisicile Negre ale escadrilei VPB-34 erau deja înfierbîntate, a sosit timpul să predea misiunile de recunoaştere şi atac escadrilei VPB-33, şi să se îndrepte către Port Moresby în scopul îndeplinirii unor operaţii aer-apă de salvare. Desfăşurarea războiului şi înaintarea forţelor aliate de-a lungul coastei de nord a Noii Guinee însemna că acţiunea se deplasa mai departe spre vest. Atacuri aeriene erau executate aproape zilnic şi Cartierul general al Forţei a Cincea Aeriene, care dirija activităţile de salvare aer-apă a fost mutat la Nadzab, chiar în interior faţă de Lae. O parte a escadronului a fost trimis mai înainte în golful Langemak la Finschafen pentru a opera de pe nava bază pentru hidroavioane *San Pablo* şi mai tîrziu de pe *Half*

Moon.

Modul de a acţiona în operaţiunile de salvare reclama unul sau mai multe hidroavioane Catalina care să fie în apropiere de ţintă în timp ce atacul aerian de zi era în desfăşurare, aşteptînd pentru o chemare. Cînd aceasta se întîmpla, Pisica se îndrepta către locul respectiv, ameriza în apă şi prelua echipajul. Un sistem de grilă era folosit pentru a simplifica problema şi dacă vreun avion trebuia să aterizeze forţat pilotul transmitea poziţia sa din grilă. Uneori erau avioane de vînătoare pentru acoperire în operaţiunile de salvare, dar alteori nu. În mod frecvent, avioanele avariate găseau că este necesar să aterizeze forţat aproape de ţărm şi aceasta devenea atunci o competiţie între Pisică şi japonezi pentru a vedea cine ajunge acolo primul.

O astfel de misiune executată de un avion al escadrilei VPB-34 a fost în mod special remarcabilă. El a fost pilotat de locotenentul Nathan Gordon şi echipajul său, pe 15 februarie. Pisica lui Gordon cunoscută adesea ca „Arkansas Traveller“* **din respect pentru statul de baştină al pilotului, a fost desemnat de a acoperi un mare raid al bombardierelor B-25 împotriva bazei inamice de la Kavieng de pe Noua Irlandă. Lupta fusese deosebit de grea în acea zi şi hidroavionul PBY a mers direct spre teatrul de operaţiuni, căutînd aviatori în apă. Echipajul** Catalinei putea să vadă că avioanele Armatei îşi făcuseră bine treaba, în timp ce fumul se ridica de pe baza japoneză ce ardea.

O plută a fost observată imediat în larg şi deşi nu exista nici un semn de viaţă în apropiere, Gordon ştia că un cap de om săltînd în apă poate fi uşor pierdut din vedere în aer. El a coborît pentru a investiga.

Valurile mari din largul plajei nu erau favorabile unei aterizări line şi Pisica a fost zguduită puternic. Apa venea în jurul bordajului şi se scurgea în calea hidroavionului, dar

* „Arkansas Traveller“ – „Călătorul din Arkansas“ – aviatorii americani obişnuiau să-şi boteze avioanele, dîndu-le numele mamelor, soţiilor, iubitelor sau ale locurilor natale (N. tr.)

bătrînul PBY a rămas la suprafaţă. Ei au mers în jurul plutei pentru a fi siguri că nu erau supravieţuitori, apoi s-a ridicat din nou în aer într-o decolare bine executată în marea deschisă.

Pisica abia reuşise să se ridice în aer cînd a fost chemat de un alt B-25 rotindu-se în apropiere. Pilotul acestui avion observase o altă plută cu oameni deasupra în apropierea ţărmului. Japonezii au pornit în direcţia lor cu o barcă într-o încercare de a-i captura pe americani, dar avionul B-25 a acoperit cu mugetul său zgomotul brizanţilor şi a descurajat pe japonezi cu mitralierele sale. Inamicul s-a mulţumit acum să tragă asupra plutei şi a ocupanţilor săi.

Din nou Catalina a amerizat pe valurile mari şi s-a îndreptat către plută. Tunarii japonezi şi-au schimbat atenţia spre avion. Era evident că echipajul bombardierului B-25 nu putea fi luat la bord în timp ce avionul se afla în mişcare aşa că Gordon a tras de manetele de reducere a motoarelor şi elicele s-au oprit cu zgomot. Pluta a venit alături de hidroavion şi oamenii au fost traşi cu repeziciune la bord. Cu gloanţe împroşcînd în jurul lor, cei doi piloţi au pornit motoarele, iar Pisica înaintînd cu greu printre valuri s-a ridicat în aer.

Acum Gordon a primit o altă chemare – mai mulţi oameni în apă. El a localizat repede trei membri ai unui echipaj, a amerizat, şi încă o dată a oprit motoarele. Din nou, el s-a aflat sub focul declanşat de pe poziţiile inamice de pe ţărm şi din nou el s-a ridicat în aer. Cu nouăsprezece oameni la bord, inclusiv propiul său echipaj, Gordon s-a îndreptat spre casă. Dar înainte de a ajunge foarte departe, pilotul bombardierului B-25 emite din nou prin radio. El a găsit încă o altă plută cu şase oameni la bord.

Deja supraîncărcat cu oameni şi cu o mare cantitate de apă şiroind în cale, tînărul pilot ştia că avionul ar putea fi un pui de porumbel. Totuşi el nu putea să lase pe cei şase americani să cadă în mîna japonezilor. Înapoindu-se la Kavieng, el a descoperit pluta doar la cîteva sute de iarzi în larg. Din cauza direcţiei vîntului şi valurilor Gordon a fost nevoit să se apropie survolînd plaja printr-o grindină de

obuze de artilerie. Aşezînd marea Catalină jos pe apă, el s-a apropiat de plută şi a oprit motoarele. Şase membri norocoşi ai echipajului avionului doborît au fost luaţi la bord, motoarele au fost pornite şi Catalina care lua serios apă şi-a început cursa de decolare. Japonezii au aruncat tot ce aveau asupra avionului pentru a împiedica fuga sa. Carena neagră despica valurile, motoarele încordîndu-se să ridice Catalina plină de apă din mare. Treptat, viteza avionului a crescut şi după cîteva clipe care păreau o eternitate, ei erau în aer.

Pentru ultima dată, bătrîna Catalină atît de încercată în luptă se îndrepta spre Finschafen. Gordon şi-a pus echipajul la treabă cu găleţi pentru a se debarasa de o parte din apa aflată în cală şi de a reduce astfel încărcătura avionului. Cîteva ore mai tîrziu, ei au amerizat în golful Langemak şi au transferat cincisprezece zburători recunoscători, cîţiva dintre ei grav răniţi, la spitalul de campanie.

Amiralul Halsey a fost în mod deosebit impresionat de performanţa lui Gordon şi a oamenilor săi, aşa de mult, încît şi-a rezervat timp pentru a expedia un mesaj de felicitare. „Vă rog să transmiteţi admiraţia mea echipajului Catalinei pentru povestirea scrisă la Kavieng. Baza X Halsey.” Nathan Gordon a fost mai tîrziu decorat cu Medalia de onoare* **a Congresului pentru activitatea sa din acea zi**.

12

Atacînd la beregată

* Medal of Honor – Medalia de onoare, cea mai înaltă decoraţie militară americană înfiinţată la 25 martie 1863. Începînd din 9 iulie 1918 această decoraţie este acordată de Congres. În cel de al doilea război mondial s-au acordat 433 de medalii (N. tr.)

Spre sfîrşitul lui februarie, formidabila fortăreaţă de odinioară a duşmanului de la Rabaul fusese transformată de bombardamente în ruine şi efectiv neutralizată. Navigaţia spre şi de la Simpson Harbor fusese redusă la cîteva nave mici de transport şi la un trafic redus de şalupe care navigau înfruntînd mari pericole. Pisicile Negre ale escadrilei VPB-33 cantonate la Samarai găseau că vînătoarea în această zonă era foarte dezamăgitoare. Comandantul escadrilei, comandorul R.C. „Bob“ Bengston, a descoperit un mic vas comercial în noaptea de 15 februarie şi un altul pe 9 martie şi le-a scufundat pe amîndouă. Locotenent-comandorul Fernald P. „Flip“* Anderson, a surprins un mare număr de şalupe inamice ce se furişau de-a lungul coastei de nord a Noii Guinee, la vest de Finschafen, pe data de 14 martie şi a distrus douăzeci şi cinci dintre ele mitraliindu-le. În cea mai mare parte, totuşi, traficul maritim al inamicului în Marea Bismarck încetase.

În acest moment, nu era necesar să fie organizat un efort major pentru a captura Rabaulul. Ceea ce mai rămăsese din forţele japoneze nu mai constituiau o ameninţare pentru înaintarea aliaţilor şi li se permitea pur şi simplu să se vestejească pe vrej. De aceeaşi soartă a avut parte şi Kavieng din Noua Irlandă.

Aliaţii şi-au continuat înaintarea spre vest. Locotenentul Jim Merritt a debarcat şase infanterişti ai Armatei terestre a Statelor Unite pe insula Los Negros din arhipelagul Amiralităţii, în primele ore ale dimineţii lui 27 februarie, pentru a recunoaşte poziţiile inamicului pentru o iminentă invazie. În după amiaza următoare, locotenentul Walter O. Pierce a amerizat în largul insulei ocupate de inamic, în plină zi, a cules echipa de recunoaştere şi i-a adus în siguranţă acasă cu informaţiile lor de primă mînă. Forţele aliate au debarcat în insulele Amiralităţii pe 29 februarie. Nu prea mult după aceea, Pisicile Negre ale escadrilelor

* În timpul celui de al doilea război mondial în armata americană a existat tradiţia ca soldaţii şi ofiţerii să primească porecle din citirea iniţialelor numelui cum este în cazul de faţă. „Flip“ – în argoul aviatorilor înseamnă „zbor scurt“ cu avionul. (N. tr.)

VPB-33 şi VPB-52 au început să opereze din Seeadler Harbor, de pe navele bază pentru hidroavioane *Tangier* şi *San Pablo* care le asigura sprijinul. Luptele pe uscat erau încă în curs de desfăşurare şi comandantul forţelor navale din zone (SOPA)* a emis un ordin scris interzicînd oricărei persoane să meargă pe uscat cu excepţia intereselor de serviciu. Personalul navigabil cantonat pe ţărm nu avea voie să părăsească enclavele lor de muncă sau locurile de încartiruire. „În timpul nopţii“ – avertiza ordinul, „orice persoană care se deplasa pe uscat poate fi împuşcată cu sau fără somaţie“. Duşmanul cantonat pe uscat încerca să lovească Catalinele pentru ca să le doboare atacîndu-le la aterizare, iar puşcaşii de elită trăgeau focuri răzleţe asupra oamenilor din echipajele hidroavioanelor Catalina în timp ce ei efectuau întreţinerea acestora, la geamandurile lor de acostare. Ordinul SOPA încheia cu un memorandum concis de care nimeni nu avea cu adevărat nevoie: „Ţine-te treaz şi rămîi în viaţă“.

Nu era timp pentru turism în nici un caz. Zborurile de cercetare ale „Pisicilor negre“ mergeau spre nord pînă la marea bază inamică de la Truk şi în timpul ultimei săptămîni a lunii martie au executat patru atacuri consecutive asupra aeroportului inamic de la Woleai din insulele Caroline. Flip Anderson a executat ultimul din aceste raiduri pe 31 martie, efectuînd un atac de bombardament în picaj de la 8.000 de picioare doar cu cîteva ore înainte ca un mare portavion să atace atolul. La 5 aprilie, Anderson a executat un atac similar asupra insulei Wakde în largul coastei de nord-vest a Noii Guinee. Acesta a fost primul dintr-o serie de raiduri aeriene asupra bazei inamicului anticipînd invazia. Atacul lui Anderson a declanşat cîteva focuri puternice, dintre care unul încă ardea puternic cinci ore mai tîrziu.

În timpul acestei perioade, escadrila VPB-34 a fost angajată în special în misiuni de salvare zburînd de la golful Langemak la Finschafen. Multe dintre aceste acţiuni erau în

* SOPA – Senior Officer Present Aflot – ofiţerul cu gradul cel mai mare aflat în acel moment la comanda forţelor navale (N. tr.)

teritoriul ocupat de inamic. Tom Christopher a cules paisprezece infanterişti marini pe data de 9 martie, după o aterizare în marea deschisă seara tîrziu la Talasea, Noua Britanie şi o decolare de noapte. Două nopţi mai tîrziu, el a amerizat lîngă insula Wakeo în largul coastei de nord a Noii Guinee pentru a salva cinci supravieţuitori ai unei lupte din golful Hansa pe 6 martie în care vedeta lor torpiloare de patrulare (PT boat) fusese scufundată.

Pe 25 aprilie, locotenentul Jules Busker a decolat de la Seeadler Harbor într-o misiune de zi pentru a căuta echipajul unui avion al Armatei de uscat care căzuse în marea deschisă undeva între insulele Amiralităţii şi Truk. Oamenii dispăruseră de cinci zile şi aceasta era o mare suprafaţă de ocean. Perspectiva salvării lor era foarte mică. Cu toate acestea echipajul Catalinei i-a acordat o mare atenţie.

În timp ce avionul lui Busker zbura deasupra întinderii nesfîrşite a oceanului, s-a întîlnit întîmplător cu un hidroavion PBY dintr-o altă escadrilă care se afla pe apă şi a zburat deasupra pentru a cerceta ce se întîmplase. Celălalt hidroavion Catalina, localizase echipajul avionului Armatei de uscat şi a executat o amerizare în plină mare pentru a-i recupera. Pluta de salvare a supravieţuitorilor era lîngă „Pisică“. Dar în timp ce avionul escadrilei VPB-34 îi survola la joasă altitudine, oamenii din apă puteau fi văzuţi semnalizîndu-i să amerizeze. Avionul după cîte se părea se ciocnise serios de un val puternic, care i-a rupt carena, iar el se scufunda repede.

Busker a efectuat apropierea sa cu grijă printr-o amerizare cu pierderea totală a vitezei, şi au atins suprafaţa apei fără a suferi nici o avarie. Noi am avut noroc, spune Busker despre amerizarea sa. „Avionul care dansa ole era în regulă cu numai un nit înfipt în carena sa“.

Noua echipă de salvare s-a îndreptat cu repeziciune spre Catalina avariată. În acest timp, echipajul ei şi supravieţuitorii avionului Armatei de uscat au fost luaţi în plutele de salvare şi tot ceea ce se mai putea vedea din hidroavionul PBY era coada care dispărea cu repeziciune.

Cîteva minute mai tîrziu, acesta a alunecat sub valuri. Cincisprezece oameni au fost urcaţi la bordul Catalinei lui Busker, unul din ei grav rănit şi alţii care aveau nevoie de îngrijire medicală. Acum, cu un total de douăzeci şi nouă de oameni la bord, şmecheria era să păcălească hula şi să-l ridice din nou în aer fără a avea soarta celuilalt PBY.

Busker a golit o mie de galoane de combustibil înainte de a se pune în mişcare. El l-a instruit pe copilotul său, locotenentul (j.g.) William G. „Bill“ Syring „să ţină regulatoarele la puterea maximă“ la decolare. Apoi întorcîndu-se în direcţia vîntului ei şi-au început decolarea.

„Noi am început ridicîndu-ne şi coborînd pe valuri şi am atins aproape viteza de zbor cînd ultimul nostru contact cu apa ne-a aruncat violent în aer, atunci Bill Syring pur şi simplu a împins reglatoarele în poziţia înainte. Deşi aproape că pierdusem toată viteza, Catalina noastră credincioasă a rămas în aer şi am ştiut că reuşisem“.

Ofensiva aliată înainta acum cu repeziciune şi generalul MacArthur avea în intenţie organizarea unei invazii asupra insulei Mindanao pe la jumătatea lui noiembrie. În urmărirea acestui obiectiv, care avea încuviinţarea Comitetului Întrunit al Şefilor de Stat Major, el a înaintat către capătul cel mai de vest al Noii Guinee, de unde el ar fi cucerit un punct de trecere spre Filipine. Ocolind baza japoneză de la Wewak, el şi-a debarcat forţele la Aitape, Hollandia şi golful Tanahmera la 22 aprilie. Cîteva săptămîni mai tîrziu Pisicile, întotdeauna în linia întîia, operau din Hollandia, sprijinite de navele bază pentru hidroavioane *San Pablo* şi *Orca*.

Mai departe spre vest în faţa coastei se află Insula Wakde. Această bază inamică, ce se lăuda cu un aeroport excelent, a fost invadată de forţele lui MacArthur la 18 mai. Pe 27 mai, aliaţii au debarcat la Biak, o insulă mare la circa o sută şaptezeci de mile vest de Wakde şi pe la sfîrşitul lui iulie, a fost de asemenea ocupat, Sansapor, la capătul cel mai de vest al Noii Guinee. Acum MacArthur avea doar o singură oprire de făcut înainte de a proceda la debarcarea sa în Filipine.

Pe 9 iulie, Frank Wagner, acum contraamiral, l-a eliberat pe commodore Combs din funcţia de comandant al aviaţiei Flotei 7. Cîteva zile mai devreme un pilot veteran al hidroavioanelor Catalina căpitanul Carrol B. „Doc“ Jones preluase funcţia de comandant al Brigăzii 17 de aviaţie a flotei. Jones se făcuse deja cunoscut în calitate de comandant al escadrilei VP-43 în insulele Aleutine. Acolo, în timpul „Kiska Blitz“* din iulie 1942, el şi tovarăşii săi de escadrilă transformaseră avioanele lor PBY în bombardiere în picaj, şuierînd prin norii groşi din Aleutine în timp ce loveau navele inamice şi instalaţiile de coastă de la Kiska Harbor. Jones a înţeles bine extraordinara multilateralitate a unui hidroavion modest PBY.

Frank Wagner, desigur, comandase Brigada 10 de aviaţie de recunoaştere (PATWING 10) în zilele negre ale lui 1941 şi 1942 cînd japonezii păreau să fie de „neoprit“. De data aceasta, situaţia s-a schimbat şi părea aproape o justiţie poetică faptul că Wagner a trebuit să preia comanda în timp ce avioanele sale se întorceau într-un teritoriu ce le era familiar. Că el îşi amintea bine retragerea dureroasă prin Indiile Olandeze de Est** **era probabil reflectat în memorandumul de însoţire a instrucţiunilor pe care l-a elaborat la puţin timp după sosirea sa, în care el încerca să împărtăşească cîteva dintre realităţile crude ale luptei împotriva japonezilor. „Trebuie să se reamintească tuturor piloţilor“, a spus el, „că instrucţiunile, metodele şi tehnicile sînt fără valoare numai dacă piloţii de pe hidroavioanele Black Cat şi echipajele lor sînt inspiraţi de dorinţa de neînfrînt de a distruge inamicul. Fii agresiv precum şi neobosit în**

* „Kiska Blitz” – autorul se referă la acţiunea ofensivă a Japoniei din Aleutine din 6 şi 7 iunie 1942, în paralel cu bătălia aeronavală de la Midway, în timpul căreia forţele japoneze au invadat Attu şi Kiska (N. tr.)

** Indiile Olandeze de Est – fostă colonie olandeză cuprinzînd arh. Sondelor Mari şi Sondelor Mici şi partea vestică a Insulei Noua Guinee care în 1945 a devenit Republica Indonezia, ca urmare a luptei de eliberare naţională declanşată împotriva ocupanţilor japonezi în timpul celui de al II-lea război mondial. (N.tr.)

cercetare, fii îndrăzneţ precum şi îndemînatic în atac şi succesul va fi al vostru“. El şi echipajele avioanelor Catalina erau în deplin acord.

Locotenent-comandorul Vad Utgoff l-a înlocuit pe Tom Christopher în funcţia sa de comandant al escadrilei VPB-34 pe data de 12 mai. Încă de la mijlocul lui februarie escadrila fusese angajată mai cu seamă în activităţi de salvare aer-apă, scăpînd de la moarte în total un număr de şaptezeci şi şapte oameni pînă la 17 iulie. Cam în acest timp, escadrila VPB-34 a revenit la rolul său de cercetare şi atac, operînd de pe nava bază pentru hidroavioane *Orca*, ancorată în laguna insulei Woendi, chiar în largul capătului de sud-est al insulei Biak. Catalinele efectuau misiunile lor de zbor spre vest în marea Molucca pînă în insula Celebes, căutînd ţinte.

Vadm Victorovich Utgoff, numit cu afecţiune ca „Rusul nebun“, se maturizase odată cu avioanele. Tatăl său, un conte rus, zburase cu primele hidroavioane Curtiss care urmau să fie achiziţionate de Marina imperială rusă în primii anii după 1900. Mai tîrziu, se refugiase în Statele Unite după revoluţia rusă şi Utgoffii s-au stabilit la Long Island, New York. Un prieten al familiei şi coleg de emigraţie, pe numele său Igor Sikorski, a construit primul avion american în curtea lui Vad Utgoff.

Tînărul comandant era înalt şi subţirel şi nu era nimic neobişnuit că el avea privirea unui aristocrat de bună-credinţă. Impresia era întărită de folosirea port-ţigaretului de şase inci, acelaşi tip utilizat de preşedintele Roosevelt. Utgoff era un om muncitor, deschis şi popular şi avea un ascuţit simţ al umorului, care era foarte evident în seria de articole intitulată „Povestea Pisicilor“, publicată în 1946.

Această serie a misiunilor de cercetare şi atac a început, din nefericire, într-o notă amară. În noaptea de 23 iulie, locotenentul (j.g.) Richard W. Ball a trimis un raport de contact la bază, anunţînd că el a găsit o ţintă în golful Kaoe în insula Halmahera ocupată de inamic şi a început un atac. Staţia de radio de la bază nu a mai auzit nimic despre avionul lui Ball, dar altă „Pisică“, operînd în zonă a

recepţionat transmisiuni slabe şi deformate de la acest avion aproximativ o oră şi cincisprezece minute mai tîrziu. Apoi toate transmisiunile au încetat. Avionul nu s-a mai întors la bază.

Activitatea crudă a războiului a continuat. Pe data de 30 iulie locotenentul (j.g.) Joe Ball (nu înrudit cu celălalt) a cercetat zona la sud de Ceram în căutarea de ţinte, dar a descoperit doar cîteva mici vase inamice. După cîteva atacuri cu mitraliera, operatorul radar a reperat o mare navă comercială pe care Ball a atacat-o imediat şi a lovit-o cu toate cele patru bombe. Cînd el a părăsit zona, doar un cerc de băşici de spumă mai rămăsese. În noaptea următoare, adjunctul comandantului escadrilei, locotenentul Norman L. „Norm“ Paxton, a descoperit trei vase inamice ascunzîndu-se într-un mic golf pe coasta de nord a insulei Mangole şi a plasat două bombe direct pe suprastructura unui mare vas de transport, provocînd apariţia cîtorva focuri. Focul antiaerian de pe această navă, un vas de transport de 8 mii de tone şi a escortatoarelor sale era puternic. Un proiectil a explodat pe muchea din faţă a aripei de la tribord, secţionînd cablul eleronului şi găurind cîmpul de acţiune al aripei, lonjeronul şi elicea de la motorul de la tribord. În ciuda acestei avarii, credincioasa Catalină i-a adus pe Paxton şi compania pe drumul de întoarcere spre Woendi fără alt incident.

Vad Utgoff a descoperit un distrugător de escortă la nord-est de insula Boeroe în noaptea de 1 august. Una din bombele sale a explodat pe partea de la babord, iar toate celelalte la pupă. Explozia a ridicat pupa vasului mult deasupra apei şi l-a deplasat într-o parte. Un nor negru de fum a ieşit de pe coşul navei, care a început să se rotească fără control spre babord. Şi în această situaţie l-a lăsat Catalina.

În ziua de 4 august Norm Paxton a scufundat un mic petrolier şi locotenentul (j.g.) Darwin „Dar“ Day a pus mîna pe o navă de transport de 300 t. În cea mai mare parte, totuşi, vînătoarea de la Woendi fusese mai puţin satisfăcătoare. Primul motiv era că acolo nu se aflau ţinte în

apropiere. Filipinele la nord-vest erau cu puţin dincolo de raza lor de acţiune şi cele mai apropiate ţinte care meritau să fie luate în consideraţie puteau fi găsite zburînd şase ori şapte sute de mile către vest. Aceasta însemna că erau foarte puţine şanse de a cerceta zona şi de a executa un atac înainte ca să fi sosit momentul pentru a se întoarce acasă.

Pe 6 august, escadrilei VPB-34 i s-au alăturat la Woendi avioane din escadrila VPB-11 aflate sub conducerea locotenent-comandorului Thomas S. White. Escadrila sa tocmai se întorsese din zona înaintată din vestul Australiei, iar piloţii şi echipajele ei nu erau străine de acest gen de operaţii. De fapt ei participaseră la operaţiile de tipul Black Cat un timp mai îndelungat decît oricare altă unitate. Totuşi, era un joc periculos chiar şi pentru cei mai experimentaţi oameni şi, o săptămînă după sosirea escadrilei VPB-11 la Woendi, un hidroavioan PBY a fost pierdut. Locotenentul Thomas Ragsdale şi echipajul său, zece oameni în total, nu s-au întors din misiunea de cercetare şi atac în noaptea de 13-14 august. Ei dădeau tîrcoale după pradă în Molucca Pasage între insulele Halmahera şi Celebes cînd ultimul lor raport radio a fost recepţionat.

Cele două escadrile au fost în curînd mutate către o poziţie mai înaintată pentru a folosi la maximum posibilităţile lor de a se deplasa la mari distanţe. Pe 22 august, Catalinele au părăsit Woendi şi s-au alăturat navelor bază pentru hidroavioane *Orca* şi *Half Moon* pe insula Middelburg lîngă Sansapor. Distanţa pînă la porturile şi rutele de navigaţie inamice în Marea Molucca au fost reduse în mare măsură prin această înaintare şi vînătoarea s-a îmbunătăţit. Nu există port sau golf pentru adăpost la Middelburg, cu toate acestea, navele bază pentru hidroavioane au început pur şi simplu operaţiile la adăpostul insulei. Pentru „Pisici“ fiecare decolare şi aterizare constituiau ele însele o aventură.

Noua poziţie avansată a adus acum chiar Filipinele în raza de acţiune a „Pisicilor Negre“. De fapt „Pisicile“ erau

acum singurele avioane cu rază lungă de acţiune care puteau să parcurgă drumul stabilit, să-şi îndeplinească misiunea şi să mai aibă suficient combustibil pentru a se înapoia la bază. În noaptea următoare sosirii lor la Middelburg, Vad Utgoff şi Norm Paxton din escadrila VPB-34 au plecat cu două Cataline spre nord către Golful Davao din zona Mindanao. Ele au fost primele hidroavioane PBY care au zburat deasupra Filipinelor de la zborul temerar de noapte de la Corregidor în 1942. Ei au detectat un număr de avioane inamice în aer dar nu au fost atacaţi. Catalinele au executat atacuri asupra cîtorva nave, dar au fost stînjenite în atacurile lor de vizibilitatea foarte redusă. Pe uscat se puteau vedea lumini, care ardeau puternic. Japonezii se simţeau încă în siguranţă în Filipine – dar zborul de noapte al Pisicilor Negre din 22 august a fost prevestitor pentru ceea ce avea să vină. Pentru inamic răgazul luase sfîrşit.

Între timp, vînătoarea spre vest se desfăşura în special în vecinătatea bazei japoneze de la Manado din extremitatea de nord a insulei Celebes. Vad Utgoff a descoperit o navă de transport acolo, pe 26 august şi i-a servit o lovitură directă în mijlocul ei. În aceeaşi noapte locotenentul (j.g.) Melvin Essary, de asemenea, din cadrul escadrilei VPB-34, a scufundat un mic tanc petrolier în largul oraşului Manado. Două nopţi mai tîrziu, Joe Ball a bombardat un mare vas de transport în golful Manado şi l-a lăsat puternic înclinat într-o parte. Avionul lui Ball a fost primit cu un foc antiaerian puternic de pe navă precum şi de la bateriile de pe litoral, dar a reuşit să scape fără avarii serioase.

În noaptea de 29 august locotenentul (j.g.) William L. „Willie“ Garrett Jr. a avut o zi de pomină. Cercetînd în golful Manado, el mai întîi a atacat prin surprindere o aglomeraţie de ambarcaţiuni mici asupra cărora a aruncat o bombă de 500 de livre. Nu departe, el a observat un vas mic cu coş la pupă pe care l-a lovit cu o altă bombă de 500 de livre exact în mijloc. Nava a explodat şi s-a scufundat. Apoi, el a aruncat două bombe de 100 de livre cu utilizări generale în

centrul unui grup de şalupe cuibărite. După aceea el a lovit clădirea unei cazarme de pe uscat cu două mici bombe de fragmentare şi a mitraliat un schooner cu două catarge cu mitralierele de calibru 50. Căutînd încă buclucul, el a zburat de-a lungul coastei către oraşul Manado unde a descoperit cîteva vase mici ancorate. Alegînd una care se afla la mai puţin de o sută de iarzi de ţărm, el s-a apropiat in picaj pe deasupra oraşului şi a lansat ultima sa bombă de 500 de livre avînd o viteză de 170 de noduri şi de la 100 picioare altitudine. Bomba a explodat sub navă şi ea s-a dezintegrat într-o ploaie de sfărîmituri. Cu toată muniţia terminată şi cu un sentiment de considerabilă satisfacţie, Willie Garrett şi echipajul său s-au îndreptat spre casă.

Norm Paxton a dat o lovitură la 30 august şi Vad Utgoff a avariat şi probabil a scufundat o navă mică avînd coşul la pupă pe data de 31. Aceasta a pus capăt pentru moment operaţiunilor de cercetare şi atac şi escadrila s-a reîntors în insula Manus din arhipelagul Amiralităţii.

Între timp, escadrila veterană VPB-11 a dat, de asemenea, cîteva lovituri zdravene. Locotenentul Nelly Nelson, care scufundase distrugătorul *Mochizuki* în golful Jacquinot în cursul lui octombrie a anului precedent, a descoperit un altul în strîmtoarea Lembeh în largul insulei Celebes pe data de 29 august 1944. El a executat un picaj printr-un intens foc de artilerie antiaeriană venind de pe navă şi bateriile de pe coastă pentru a provoca o avarie serioasă navei de război inamice. Tom White, comandantul escadrilei, a scufundat un mic vas de transport în apropiere de strîmtoarea Bangka şi un altul în portul Manado pe data de 30 şi dacă aceasta nu era suficient, rezultatele au devenit chiar mai bune în septembrie.

Pe 3 septembrie, locotenentul Tom Hine a efectuat un zbor în golful Davao, unde a descoperit un petrolier de 7.500 tone. Focul executat de mitraliorul Howard R. „Trigger“* Kenyon cu mitraliera de calibrul .50 a fost

* Aşa cum am mai arătat paralele erau larg răspîndite în armata americană. „Trigger“ – înseamnă trăgaci şi în context prompt în reacţii, iar în argou şi gangster sau asasin (N. tr.)

extrem de precis în acea noapte, şi descoperind locuri vulnerabile el i-a dat rapid navei o lovitură de graţie. Kenyon descrie incidentul astfel:

„Aproape de miezul nopţii noi am descoperit această navă într-un golfuleţ în partea de sud a Filipinelor. Pilotul a bombardat de două ori, dar a greşit ţinta şi între timp japonezii ne-au lovit în aripă cu mitraliera de 7,7 [mm]. Atunci am deschis focul cu mitraliera de calibrul 50 şi le-am dat foc. Cînd am părăsit zona, flăcările erau de 1.000 de picioare în aer."

Locotenentul Jack Penfold a scufundat trei vase mici şi a distrus alte două în noaptea următoare în Golful Sarangani la extremitatea sudică a insulei Mindanao. Pe data de 8 septembrie, locotenentul (j.g.) James D. „Jim" Dyer s-a aventurat, de asemenea, în Filipine pentru a scufunda un tanc petrolier de 10.000 tone în largul insulei Basilan, exact la sud de Zamboanga.

Generalul MacArthur avea acum nevoie de un cap de pod înainte ca el să poată invada Filipinele. El a ales insula Morotai, exact la nord de insula Halmahera. De acolo, plănuia să înceapă operaţiunile cu bombardierele sale cu bază terestră împotriva insulei Mindanao.

Debarcarea la Morotai pe 15 septembrie a fost calmă, dar s-a constatat că pista de aterizare japoneză era parţial terminată şi impracticabilă şi era evident că un nou aeroport construit de forţele Statelor Unite nu putea fi terminat înainte de începutul lui octombrie. Dar un hidroavion îşi purta propriul său aeroport, propria carenă şi avioanele Black Cats s-au mutat imediat de pe insula Middelburg. De la 19 septembrie, ele erau în plină activitate operînd de pe navele bază pentru hidroavioane la Morotai. Din nou ei vor fi muchia ascuţită, primii care să ducă japonezilor în Filipine, acum doar la 300 mile depărtare mesajul neplăcut că: „MacArthur este pe drum".

Aproximativ în acest timp, escadrila VPB-101*, **sub**

* La 1 octombrie 1944 escadrila VP-101, zburînd pe hidroavioane Catalina şi-a schimbat denumirea în ascadrila VPB-29. O altă jumătate a escadrilei, zburînd pe atunci pe hidroavionul PB4Y1**, a reţinut numărul

comanda locotenent-comandorului L.E. „Steve“ Johnson a sosit pe teatrul de operaţiuni şi s-a alăturat celorlalte avioane Catalina în incursiunile lor.

Acum este necesar să ne întoarcem înapoi cîteva săptămîni pentru a cunoaşte escadrila VPB-33, care terminase o perioadă de acţiuni de salvare aer-apă la sfîrşitul lui august, şi s-a mutat înainte în insula Middelburg, gata să dea japonezilor gustul propriului gen de iad. Flip Anderson l-a înlocuit pe Bob Bengston ca ofiţer comandant al escadrilei VPB-33 pe 28 mai 1944. Anderson un foarte capabil ofiţer, de descendenţă suedeză, era un războinic tenace care a realizat un succes considerabil nu numai prin numărul de nave pe care el le-a scufundat personal dar şi ca un conducător eficace cînd marea ofensivă era în toi.

„Pisicile Negre“ din cadrul escadrilei VPB-33 au început rondul lor record la 1 septembrie 1944, operînd de pe nava bază pentru hidroavioane *Orca* în largul insulei Middelburg. În timpul primelor patru nopţi, ei au scufundat nouă nave şi au distrus altele cîteva, inclusiv un distrugător. Un hidroavion duşman, un număr de şalupe, lughere şi alte vase mici au fost trimise de asemenea la fund mitraliindu-le. Apoi, în noaptea de 5 septembrie, Flip Anderson şi echipajul său au decolat către marea bază japoneză de pe insula Zamboanga aflată la extremitatea sud-vestică a insulei Mindanao. Acesta a fost primul avion al forţelor aliate care a atacat în vecinătatea acestei fortăreţe inamice. În mod evident, japonezii nu se aşteptau la acest gen de tovărăşie aşa de curînd. După un zbor lung către nord peste marea Celebes, Catalina a ajuns în largul

---

101. (N.A.)

** PB4Y-1 – era o versiune a bombardierului cu rază lungă de acţiune Consolidated B 24-Liberator construit special pentru flota militară a S.U.A. în scopul de a îndeplini misiuni de recunoaştere şi acţiuni antisubmarine. Acest tip de avion a fost livrat marinei miltare a S.U.A. în număr de 977 aparate care a participat aproape în exclusivitate la operaţiunile din Pacific. Din acest model s-a dezvoltat modelul Consolidated PB4Y2 Privateer ca avion de recunoaştere şi bombardament maritim. Din cele 740 de avioane construite după septembrie 1943 majoritatea au fost folosite tot în Pacific. (N. tr.)

oraşului Zamboanga şi a început să caute ţinte corespunzătoare. Aproape imediat, Anderson a atacat prin surprindere două distrugătoare de escortă cuibărite împreună la circa trei mile est de oraş. Japonezii nu descoperiseră însă avionul Catalina în mijlocul lor. Dacă ei auzeau huruitul motoarelor ei credeau că este vorba de unul din propriile lor avioane. Americanii nu pătrunseseră mai înainte aşa de departe în zona ocupată de japonezi.

Anderson a făcut un cerc larg pentru a se aşeza el însuşi la nord de cele două ţinte nebănuitoare. Apoi, cînd poziţia părea foarte bună, el a îndreptat botul către ţinte şi a atacat. Două bombe au căzut de la înălţimea catargului. Fiecare a lovit cîte una dintre nave făcînd o explozie asurzitoare şi amîndouă navele au explodat. Flăcările au ţîşnit în aer aproape o mie de picioare şi focurile erau încă vizibile pe o distanţă de patruzeci de mile în timp ce Catalina se îndrepta triumfătoare către casă.

Carnajul a continuat în timpul primei jumătăţi a lui septembrie. În noaptea de 16, locotenentul Jim Merritt, care fusese transferat de la escadrila VPB-34 pentru a deveni ajutor de comandant al escadrilei VPB-33, a descoperit un vas comercial de 7.500 de tone în portul Kendari la extremitatea de sud-est a insulei Celebes. Merritt a plasat două bombe de 500 de livre asupra ţintei în timpul primului atac. El nu era sigur, totuşi, dacă avarierea navei era suficientă pentru a o termina şi a mai face cîteva atacuri mitraliind-o. Acest avion nu era echipat cu instalaţie de mitraliere cvadruplă de calibrul 50 în bot şi rezultatele nu au fost concludente. Lui Merritt îi mai rămăsese o bombă de 500 de livre şi una de 100 de livre şi a hotărît să le folosească pentru a face din această navă o victimă de necontestat. De această dată, el a coborît atît de jos aşa că nu putea să nu o lovească.

Pe măsură ce cobora, el căuta să aşeze Catalina între cele două catarge pentru a realiza o bună lansare. Dar el a fost mai jos decît a crezut şi în timp ce Catalina a trecut pe deasupra navei, aripa de la tribord a lovit catargul de încărcare pe care l-a dărîmat. Avionul s-a cutremurat din

cauza impactului, dar aripa a rezistat. Bomba de 500 de livre fusese lansată aşa cum a plănuit, s-a dezintegrat cîteva secunde mai devreme şi a lovit nava, dar bomba de 100 de livre a rămas agăţată şi nu a căzut. Acum tot ceea ce-i rămăsese erau mici bombe de fragmentare care erau transportate în interiorul avionului. El a hotărît să le folosească pentru a-şi termina treaba.

La atacul următor, Merritt a aruncat şase bombe, dintre care una a căzut într-o cală deschisă, a explodat şi a declanşat un incendiu. Oamenii puteau fi văzuţi la bord cum alergau de colo colo şi încercau să-l stingă, dar „Pisica“ a pus capăt acestei activităţi cu mitralierele. În cele din urmă, cînd vasul a ajuns un infern, Merritt a considerat treaba terminată şi s-a îndreptat spre insula Middelburg. Sosind la nava bază de hidroavioane, ei au fost uluiţi să descopere că aduseseră acasă cu ei o bucată din catargul de încărcare al navei intrată adînc în partea din faţă a aripei. A fost un suvenir splendid!

Zece zile mai tîrziu, locotenentul Merritt a primit următoarea scrisoare de la Doc Jones:

FLOTA STATELOR UNITE
BRIGADA 17 AVIAŢIE A FLOTEI

A 16-3 (O-cn)
Serial: 545
De la: Comandantul Brigăzii 17 de aviaţie a flotei
Către: Locotenentul James F. Merritt (A-VN), USN*
Via: Ofiţerul comandant al Escadrilei 33 de recunoaştere şi bombardament
Subiect: Abordajul ca tactică a avionului împotriva navelor de suprafaţă-dezaprobare.

1. Istoria războaielor navale abundă cu incidente de abordaj ca o metodă eficace de a distruge navele inamice. Cercetătorii în istorie vor aminti astfel de bătălii la Salamina, Actium, Lepanto şi Lissa în care izbirea a fost prima metodă de scufundare. Formidabili pinteni ascuţiţi

* USN – United States Navy – Flota militară a Statelor Unite. (N.tr.)

erau executaţi de constructorii navali din acele zile în partea subacvatică a provei. Chiar în timpurile moderne, pinteni subacvatici au fost construiţi pe provele navelor de război în eventualitatea că unele tactici de abordaj ar putea fi folosite. Totuşi, cu excepţia tacticilor antisubmarine, abordajul nu a mai fost folosit efectiv din vremea războiului nostru civil. Chiar în timpurile lui Nelson şi J.P. Jones tacticile de abordaj presupuneau un rol secundar în lupta navă contra navă, plasarea navei de-a lungul celei inamice cu scopul de a o aborda fiind preferată.

2. O comparaţie fugitivă dintre construcţia unui avion şi navele de suprafaţă ne va releva imediat că în cazul unui contact dintre cele două, avionul va apărea al doilea ca valoare, datorită construcţiei mai uşoare. Pe deasupra, o inspecţie cu atenţie va evidenţia absenţa completă a pintenului pentru izbire la avion.

3. Luînd în considerare cele de mai sus, acea parte din acţiunea dumnevoastră din noaptea de 16-17 septembrie 1944 în care aţi abordat în mod deliberat nava pe care aţi atacat-o, este dezaprobată. Se poate considera că factorii care au contribuit la distrugerea navei pot fi evaluaţi după cum urmează: bombe 98%, foc de mitralieră 2% şi abordaj 0%.

4. Raportul oficial relatînd acţiunea dumneavoastră nu a fost încă primit, dar se presupune că fiind aşa de pătruns de tradiţia navală aţi emis ordinele corespunzătoare către viteazul dumneavoastră echipaj, cînd decizia de abordaj a fost luată şi că echipa de la bord era complet echipată şi instruită.

5. Este în întregime posibil, ca din cauza lipsei grave de materiale în imperiul japonez, navele de suprafaţă japoneze să fi fost în ultimă instanţă destul de uşor construite pentru a face din tacticile de abordaj din partea avioanelor ceva profitabil. În acest moment, experienţa dumneavoastră poate să se dovedească de nepreţuit în instruirea şi pregătirea echipajelor în aceste revoluţionare tactici.

C. B. Jones

Copie către

Comandantul aviaţiei Flotei 7.
CFAW-10

În noaptea de 23 septembrie, locotenentul (j.g.) William B. „Wild Bill“* **Sumpter a executat trei spectaculoase distrugeri într-o singură acţiune. Cercetînd golful Davao din insula Mindanao, el a descoperit o navă bază pentru hidroavioane, mare de 10.000 tone din clasa** *Chitose*. Două distrugătoare de escortă erau alimentate din această navă mare, fiecare aflîndu-se de cîte o parte a vasului. Visul „Pisicii Negre“ devenise realitate. Sumpter s-a apropiat de cele trei vase lipsite de apărare la nivelul catargelor, lansînd patru bombe toate odată. Prima a lovit un distrugător de escortă, următoarele două au lovit nava bază pentru hidroavioane, iar a patra a explodat sub puntea celuilalt distrugător de escortă, provocînd trei explozii secundare care au aruncat avionul la 200 de picioare în aer. Amîndouă navele de escortă s-au scufundat aproape imediat. Apoi Sumpter a făcut o întoarcere completă şi a mitraliat nava bază pentru hidroavioane cu mitralierele sale. Nava era incendiată şi aplecată într-o parte, pilotul avionului Catalina s-a hotărît s-o termine definitiv. După cîteva mitralieri, uriaşa navă s-a rostogolit în partea în care era deja înclinată şi s-a scufundat. Lovise în plin trei!

Escadrila VPB-33 a pierdut un om în acea noapte cînd locotenentul (j.g.) Robert W. Schuetz a bombardat un transportor de 10.000 de tone în golful Toli Toli, din insula Celebes. În timp ce Catalina îşi executa atacul asupra navei, un foc puternic antiaerian a lovit elicea de la tribord, a smuls doi cilindri din motor şi a găurit aripa. Schuetz s-a menţinut cu mare greutate şi a aruncat şiragul său de bombe, două din ele lovind bordul marii nave. Cu toate acestea, în timp ce avionul trecea pe deasupra navei, focul antiaerian a pătruns prin carenă, rănind mortal pe navigator, ensign LeRoy Flatau. Avionul era zgîlţîit violent,

* „Wild Bill“ – „Sălbaticul Bill“ – este în tradiţia militarilor americani de a face porecle din inţialele numelor. (N. tr.)

dar Schuetz s-a dovedit capabil să-l ridice la 2.000 de picioare, unde el a oprit motorul care abia mai sufla şi a reglat elicea. Ordonînd ca întregul echipament inutil să fie aruncat peste bord, el a pilotat Catalina grav avariată spre nava bază pentru hidroavioane, o distanţă de 550 de mile cu un singur motor. Aşa cum evidenţia mai tîrziu Flip Anderson, „noi nu aveam baze alternative pe care să ne putem întoarce! Trebuia să mergem acasă pe nava bază pentru hidroavioane sau în altă parte!“

În aceeaşi noapte, în golful Kolono din insula Celebes, Anderson a lovit un tanc petrolier de 10.500 de tone care a luat foc, s-a răsturnat şi s-a scufundat. Un mitralior de pe alt hidroavion Catalina operînd în aceeaşi zonă a fost rănit în timpul unui atac în care a avariat un mic vas comercial.

Escadrila VPB-33 a efectuat ultimele sale zboruri din acest rond de cercetare şi atac în noaptea de 3-4 octombrie. Avionul locotenentului (j.g.) John Zubler a fost serios avariat şi unul din membrii echipajului a fost ucis şi alţi doi răniţi în timpul unui atac asupra unui vas comercial de 3.000 de tone. Zubler a lansat toate bombele sale, din care două au lovit nava în mijloc, dar preţul a fost ridicat.

Wild Bill Sumpter a fost, de asemenea, în misiune în acea ultimă noapte. El şi echipajul său scufundaseră deja treisprezece nave şi au avariat alte trei în cursul lunii septembrie şi căutau ceva cu care să-şi depăşească recordul, pe care-l aveau. Ei au găsit acest ceva în partea de nord-vest a insulei Celebes în golful Toli Toli. În acea noapte cerul era senin şi zburau de-a lungul coastei cu o lună mare strălucitoare luminîndu-le drumul. În timp ce ei treceau pe deasupra intrării în golf, au aruncat o privire înăuntrul acestuia şi spre marea lor surpriză, au reperat două crucişătoare, un distrugător şi un distrugător de escortă ancorate acolo. Totul era în întuneric, dar luna le lumina în mod clar. Sumpter a acţionat cu sînge rece. Presupunînd că şi el fusese văzut de japonezi, el şi-a continuat drumul peste gura golfului şi apoi s-a îndreptat spre larg. Nu a existat nici un indiciu că navele inamice detectaseră „Pisica“.

După aproximativ o oră, Sumpter s-a întors înapoi. El a transmis prin radio bazei şi a informat-o despre descoperirea sa şi despre intenţia de a ataca la ora 01.00. Dacă pe urmă nu se mai auzea nimic despre „Pisică“, oamenii din spate de pe nava bază pentru hidroavioane nu trebuiau să ghicească ce se întîmplase.

În timp ce ei îşi croiau drum spre golful Toli Toli, pilotul şi-a instruit pe scurt echipajul. Ei intenţionau să execute o apropiere de ţărm la o anumită distanţă de coastă să înconjoare litoralul într-un efort de a-şi masca apropierea de către terenul muntos. În ultima clipă, ei se vor năpusti în golf şi cu speranţa să ia prin surprindere navele japoneze. Nimeni nu trebuia să deschidă focul cu mitralierele pînă cînd Sumpter nu dădea ordin.

Totul a mers după plan pînă în ultimele clipe. Catalina s-a apropiat venind din spatele unui deal la o altitudine de o mie de picioare şi Sumpter a îndreptat botul avionului la o milă şi jumătate către unul din crucişătoare. Dar cam în acest timp, ei fuseseră văzuţi şi cînd se aflau la aproximativ un sfert de milă de ţintă, toate cele patru nave de război au deschis focul antiaerian cu arme grele şi uşoare. Era ca un zid gros pe care nici un avion nu putea să-l pătrundă. Sumpter observa mai tîrziu că şi-ar fi putut aprinde o ţigară la proiectilele trasoare – ele erau aşa de aproape. El şi-a menţinut cu toate acestea „Pisica“ în picaj şi şi-a continuat atacul îndreptîndu-se spre centrul navei luată drept ţintă*. **La altitudinea de 125 de picioare, el a dat drumul la întreaga sa încărcătură de bombe fără interval între ele. Toate au poposit pe nefericita victimă. Explozia a învăluit avionul şi Sumpter a crezut că au fost loviţi. Dar avionul părea să răspundă încă la comenzile sale. E**l a continuat picajul către apă şi s-a îndreptat spre intrarea în golf. Proiectilele trasoare şi focul de artilerie grea continua să explodeze în jurul Catalinei în timp ce aceasta zbura razant la nivelul apei. Cîteva momente mai tîrziu, el a făcut o întoarcere bruscă, aproape cufundînd vîrful aripii în apă şi s-a ascuns în spatele unui

* Se presupune că fusese un crucişător din clasa *Katori*. (N. A.)

promontoriu de pământ.

Verificînd suprafaţa Catalinei Sumpter a ajuns la concluzia că nu suferise nici o avarie mai serioasă. El s-a ridicat în întuneric luînd poziţie chiar la ieşirea din golf şi zbura în cercuri în timp ce urmărea focurile ce ardeau la bordul navei inamice. Apoi, avînd muniţia terminată, şi-a început lungul zbor înapoi spre nava bază pentru hidroavioane.

Demonstraţia pirotehnică spectaculară a lui Wild Bill Sumpter a însemnat glazura pentru tortul escadrilei VPB-33. De fapt, toţi piloţii şi membrii echipajelor acestei escadrile au reuşit în mod superb să atingă un record în ceea ce priveşte tonajul vaselor inamice scufundate, distrugînd şi avariind atît de multe nave că nici o altă escadrilă de Cataline nu a fost capabilă să o depăşească. În cursul numai unei luni şi cîteva zile, patruzeci şi trei de nave totalizînd 103.500 tone fuseseră trimise la fund sau distruse în alt mod. Alte douăzeci totalizînd 53.500 de tone erau în mod serios avariate. Un mare număr de vase de diverse categorii au fost, de asemenea, distruse deşi tonajul lor nu a fost inclus în totalul de 157.000 de tone, pe deplin dovedite ca realizările acestei escadrile în perioada respectivă.

Generalul MacArthur într-o telegramă către comandantul Flotei 7, amiralul Kinkaid, a lăudat „recenta splendidă performanţă“ a Pisicilor Negre. „Nici un comandament în război“, a spus el, „nu depăşise strălucirea operaţiunilor lor“.

13

Cicatricele bătăliei

Pe data de 15 septembrie 1944, ziua în care trupele generalului MacArthur au debarcat la Morotai, infanteriştii marini ai amiralului Nimitz au pus piciorul pe insula Pelelieu în arhipelagul Palaus, la mai puţin de 500 de mile est de Mindanao. În timp ce MacArthur înaintase rapid de-a lungul rutei de sud spre obiectivul său, Nimitz se îndreptase de-a curmezişul Pacificului Central şi în iunie Flota 5 a sa, aflată sub comanda amiralului Spruance, punea pe fugă Flota japoneză în bătălia din Marea Filipinelor. Prin august, această întreagă zonă, inclusiv Guam şi nordul arhipelagului Marianelor, era sub controlul efectiv al Statelor Unite. Momentul invaziei Filipinelor era aproape. Comitetul Întrunit al Şefilor de State Majore a preconizat o debarcare a lui MacArthur în golful Sarangani pe insula Mindanao pe la jumătatea lui noiembrie şi o altă debarcare la Leyte spre nord în jurul datei de 20 decembrie. Dar amiralul Halsey, a cărui Flotă 3 executase bombardamente aeriene asupra insulei Mindanao pe 9 şi 10 septembrie, credea că Mindanao trebuia ocolită şi că generalul MacArthur trebuia să debarce în schimb la Leyte. Forţa aeriană staţionată pe portavioane sprijinea debarcările şi elimina necesitatea de a cuceri aeroporturile de pe insula Mindanao pentru acelaşi scop.

Atît Nimitz cît şi MacArthur agreau ideea şi în ziua debarcărilor de la Morotai şi Pelelieu, Comitetul Întrunit al Şefilor de State Majore a aprobat elementele esenţiale ale planului lui Halsey. MacArthur urma să invadeze Filipinele la Leyte pe 20 octombrie 1944.

Între timp, Pisicile Negre continuau incursiunile lor de noapte de pe Insula Morotai. Pentru japonezii din Filipine care se îngropau în pămînt construind fortificaţii în vederea inevitabilei invazii, aceşti vizitatori nocturni trebuie să li se fi părut ca nişte stafii din trecut, venite pentru a-i bîntui. În noaptea de 20 septembrie, locotenentul (j.g.) Donald L. Hand din escadrila VPB-11 a străbătut tot drumul spre Ormoc din insula Leyte, unde a atacat un vas de transport şi l-a lăsat scufundîndu-se pe un recif.

MacArthur nu a lăsat nimic la întîmplare în planul său. El

era în contact cu gherila filipineză din Leyte şi a răspîndit vestea către locuitorii de pe coastă să evacueze zona unde bombardamente pentru slăbirea rezistenţei inamicului urmau să aibă loc. El l-a trimis pe comandorul Charles Parsons şi pe locotenent-colonelul Frank Rouelle la Leyte pentru a coordona operaţiunea cu conducătorul gherilei filipineze colonelul Ruperto K. Kangleon. Locotenentul Walt Shinn din escadrila VPB-11 a primit misiunea de a-i duce pe Parsons şi Rouelle acolo în condiţii de siguranţă. Hidroavionul său Black Cat i-a debarcat pe ţărm la sud de Tacloban, capitala insulei Leyte, fără incidente la 12 octombrie, opt zile înainte de invazie. Debarcările pe insula Leyte s-au desfăşurat conform planului şi, în după amiaza zilei de 20 octombrie, MacArthur în persoană, însoţit de Osmena, preşedintele Filipinelor, au ajuns pe ţărm.

Înapoi pe insula Manus din arhipelagul Amiralităţii, Escadrilele 33 şi 34 de recunoaştere şi bombardament erau angajate în acţiuni de antrenament, întreţinere şi permisii de refacere la Sidney în Australia. Acolo, se spune, ei s-au arătat prietenoşi cu mulţi dintre aliaţii noştri australieni, în mod special cu cei de genul feminin, şi au consumat mari cantităţi dintr-un amestec alcoolic puternic denumit „turkey-wurkey“. Acum ei au fost rechemaţi în activitate şi pe 23, cîte cinci avioane, din cele două escadrile sosiseră la Leyte şi începeau să opereze de pe navele bază pentru hidroavioane *San Carlos* şi *Half Moon*. Ei veniseră la ţanc pentru a participa la focuri de artificii la scară mare. Forţele navale japoneze se îndreptau deja spre golful Leyte pentru o mare încleştare.

Navele bază pentru hidroavioane descoperiseră o zonă de acostare bine adăpostită în largul golfului Hinunangan, în partea de vest a insulei Cabugan Chico. Acolo, fiecare navă a primit cîte un detaşament de hidroavioane PBY, cinci de la escadrila VPB-34 fiind sub ordinele comandantului de escadrilă Vad Utgoff şi alte cinci sub comanda ajutorului de comandant al escadrilei VPB-33 Jim Merritt. În curînd toate cele zece avioane erau legate de balizele amplasate de nave.

La începutul dimineţii următoare, *Half Moon* şi avioanele ancorate au fost violent atacate de două bombardiere în picaj cu un singur motor de tip Val*. **Acestea au fost atacate de** patru avioane de vînătoare F6F Hellcat* **– care s-a întîmplat să fie în zonă. Unul din avioanele japoneze a fost doborît şi altul a scăpat. În după amiaza aceea, la bordul lui** *Half Moon* s-a organizat o întrunire la care au participat Utgoff, Merritt

---

* Tipul Aishi 99** bombardiere în picaj cu baza pe portavion (N. A.)

** Autorul se referă la avionul de bombardament în picaj Aichi D3A1 (Val nume de cod) care a devenit celebru după atacul de la Pearl Harbor, cînd a constituit principalul tip de avion al portavioanelor japoneze. Deşi nu atît de cunoscut ca avionul german Junkers Ju 87 (Stuka), Val era la fel de periculos ca acesta. Aichi D3A1 a fost proiectat în 1936 după un studiu îndelungat al avioanelor Heinkel He 66, 70 şi 74. Avionul a intrat în producţie în 1937 şi s-au construit pînă în 1942, 478 aparate din modelul D3A1. În 1942 acest model a fost înlocuit pe liniile de asamblare cu modelul mai puternic D3A2 şi pînă în 1944 cînd producţia acestui avion a încetat s-au construit 816 aparate. Val a fost primul avion japonez monoplan de bombardament în picaj construit totalmente din metal şi foarte eficient în mîinile unor piloţi bine antrenaţi. Deşi nu era un avion prea uşor şi era supus puternic tensiunilor în picajele ascuţite modelul D3A era un aparat manevrier fiind capabil să lupte cu avioanele de vînătoare inamice după ce-şi lansa bombele. Aishi D3A2 era echipat cu un motor de 1.300 c.p., dezvolta o viteză de 266 mile pe oră la 18.536 picioare; plafon 35.695 picioare; raza maximă de acţiune 970 mile; armament 2 mitraliere de 7,7 mm şi 816 livre de bombe. Avionul avea un echipaj de două persoane. (N. tr.)

* Autorul se referă la avionul de vînătoare ambarcat pe portavion Grumman F6F Hellcat. Acest avion de vînătoare este urmaşul direct al avionului Grumman F4F Wildcat care s-a bucurat de succes în primii ani ai celui de al II-lea război mondial. În primăvara anului 1941 firma Grumman începe studii care duc în vara lui 1942 la apariţia avionului F6F-3 Hellcat care în ciuda mărimii şi greutăţii sale mai mari decît a avionului F4F-3 Wildcat era mai aerodinamic şi cu performanţe cu mult îmbunătăţite. Livrările din producţia de serie a avionului de vînătoare F6F-3 au început la 1 ianuarie 1943 şi au durat pînă în noiembrie 1945 cînd producţia a încetat timp în care s-au produs 12.272 avioane de acest tip. Principalele versiuni au fost F6F-3 (4.423 aparate) şi F6F-5 (6.436 aparate). Avionul F6F-3 Hellcat a participat pentru prima oară la operaţiuni aero-navale la 1 septembrie 1943 în Insulele Marcus aflîndu-se în dotarea Flotei militare a S.U.A. Acest avion a intrat şi în cadrul

şi Comandantul unităţii operative, Jack I. Bandy, care era, de asemenea, comandantul navei *Half Moon*. În timpul conferinţei, nava a fost din nou asaltată, de această dată de avioane cu două motoare Sallys**. Unul a bombardat nava în timp ce altul s-a dus după hidroavionul ce staţiona pe apă. Amîndouă bombardamentele au eşuat, deşi una din bombe a căzut la mică distanţă de navă, a trecut pe deasupra pupei şi a căzut în apă în partea cealaltă fără să explodeze. Un membru al echipajului a fost rănit de focul de mitralieră al avioanelor japoneze şi tunarii de pe *Half Moon* au alungat unul dintre aceste avioane fumegînd.

Odată cu scurgerea zilei a venit vestea apropierii flotei japoneze. În amurg, cîteva avioane Catalina au fost trimise spre sud în marea Mindanao pentru a localiza inamicul.

---

forţelor aeriene ale flotei britanice sub numele Hellcat I (F6F3) şi Hellcat II (F6F5). În total forţele britanice au primit 1.182 de avioane care au fost returnate SUA după înfrîngerea Japoniei în august 1945. Către sfîrşitul războiului puterea sa de lovire a fost mărită prin adăugarea sub aripi a 2 bombe de 1.000 de livre sau de proiectile reactive. Avionul F6F-3 Hellcat era dotat cu un motor Pratt & Whitney de 2.000 cai putere; viteza maximă: 376 mile pe oră la 17.300 picioare; plafon de serviciu: 38.400 picioare; raza medie de acţiune: 1.090 mile; armament 6 mitraliere Browning calibrul 50. (N.tr.)

** Tipul 97 Mitsubishi *** bombardier greu bimotor (N. A.)

*** Desigur autorul se referea la avionul mijlociu de bombardament Mitsubishi Ki.21 (nume de cod Sally) care a fost principalul tip de bombardier al armatei japoneze. Proiectat în anul 1936 primele prototipuri au zburat la începutul lui 1937. Producţia de serie a început în toamna lui 1937 cînd a fost remotorizat cu motorul Nakajima Zuisei Ha.5 fiind fabricat sub numele de Ki21-I-a. La sfîrşitul anului 1938 firma Nakajima se alătură firmei Mitsubishi producînd varianta Ki.21-I-b care transporta o cantitate mai mare de bombe şi avea armamentul defensiv îmbunătăţit. Între anii 1939-40 s-a produs principalul model a acestui tip Ki.21-II-a care avea motoare mai puternice de tipul Ha 101. Mai tîrziu modelul Ki.21-II-b a fost dotat cu o turelă dorsală. Bombardierul mijlociu Mitsubishi Ki.21-II-b Sally era dotat cu 2 motoare de 1.490 c.p. Mitsubishi Ha.101; viteza maximă 297 mile pe oră la o altitudine de 13.120 picioare, plafon de serviciu 32.800 picioare, raza de acţiune medie 1.350 mile; armament o mitralieră de calibrul 12,7 mm şi 5 mitraliere calibrul 7,7 mm şi peste 2.200 livre de bombe. Din acest tip de bombardier mijlociu s-a produs pînă în septembrie 1944 peste 1.800 de aparate (N. tr.)

Între timp, forţele puternice de suprafaţă ale aliaţilor erau pregătite pentru a înfrunta pe japonezi în timp ce intrau în golful Leyte prin strîmtoarea Surigao. În cursul dimineţii, *San Carlos* a ridicat ancora şi s-a îndreptat spre nord către golful San Pedro. Puţin timp după ce avioanele au plecat în misiunile lor de cercetare, *Half Moon* a plecat şi ea, lăsînd avioanele rămase cu echipajele la bord la balizele lor şi s-a mutat cîteva mile spre nord pentru a ancora în partea de vest a insulei Cabugan Grande. Dar nava nu se depărtase prea departe de locul iminentei lupte de suprafaţă şi a devenit în curînd evident că ea se situase în zona de luptă dintre cele două flote duşmane. Jack Bandy a hotărît să meargă mai departe spre nord.

Înainte ca *Half Moon* să poată părăsi zona, bătălia din Strîmtoarea Surigao a început cu o mare revărsare de tunete şi foc din partea artileriei grele. Era o privelişte spectaculoasă şi mica navă bază pentru hidroavioane avea un loc lîngă ring. Personalul escadrilei şi navele însoţitoare de asemenea s-au aliniat de-a lungul parapetelor pentru a urmări bătălia.

Între timp, Catalinele care erau în aer cutreierau zona de la sud de strîmtoarea Surigao, dar nu au reuşit să localizeze inamicul. Radarul lui Jim Merritt se defectase puţin după decolare şi tehnicienii săi lucrau febril pentru a-l pune din nou în funcţie. În drumul lor, ei au observat cu ochiul liber o forţă de suprafaţă, dar au decis că este prea aproape pentru a fi inamicul şi au înaintat mai departe spre sud, lucrînd încă la aparatul de radar care se încăpăţîna să nu funcţioneze. Privind retrospectiv, Merritt crede acum că poate depăşise unităţile flotei japoneze care se apropiau fără să-şi fi dat seama. După o cercetare infructuoasă în marea Mindanao, hidroavionul Catalina s-a îndreptat spre casă, sosind cu cîtva timp înainte de ivirea zorilor. Aici, Merritt a descoperit o luptă furioasă şi avionul său a fost luat sub focul atît al navelor japoneze cît şi al celor aliate. Merritt a făcut în mod instinctiv un picaj către pămînt şi a zburat în spatele unor dealuri care i-au asigurat protecţia. Dar pămîntul s-a ridicat dintr-o dată în faţa sa, atunci el a

accelerat la maximum motoarele, a tras înapoi de manşă şi a trecut razant peste vîrfurile copacilor întinzînd mîna să smulgă „Pisica“ de pe cer. După o perioadă ce i s-a părut destul de lungă el a intrat în contact radio cu forţele prietene care l-au ajutat să aterizeze. Ei au făcut o treabă bună, mai ales că nu mai aveau benzină.

Locotenentul (j.g.) Maurice W. Moskaluk, de asemenea din escadrila VPB-33, nu a fost aşa de norocos. El s-a întors, de asemenea, în golful Leyte şi a fost întîmpinat de tunurile americane cu o grindină de foc antiaerian. Catalina a fost aşa de grav lovită că atunci cînd în cele din urmă a amerizat, s-a scufundat aproape imediat. Echipajul a fost cules de o barcă de salvare şi nimeni n-a fost rănit.

Dacă golful Leyte era riscant pentru hidroavioanele Catalina, el a fost dezastruos pentru japonezi. Forţa navală a viceamiralului Shoji Nishimura din două cuirasate, un crucişător şi patru distrugătoare a fost mai întîi atacată de vedetele torpiloare, în timp ce ea se apropia de Strîmtoarea Surigao, apoi de distrugătoare pe cînd intra în golf şi în cele din urmă de artileria grea de pe crucişătoarele şi cuirasatele aliaţilor. Amiralul s-a scufundat împreună cu cuirasatul *Yamashiro** şi în cele din urmă doar una din navele sale, un distrugător, a scăpat. Viceamiralul Kiyohide Shima, cu trei crucişătoare şi patru distrugătoare, a urmat lui Nishimura în golful Leyte şi i-a mers întrucîtva mai bine, dar era cu toate acestea rău stîlcit în bătaie de forţele superioare aliate care-l aşteptau acolo. La revărsatul zorilor ceea ce mai rămăsese din forţa de atac japoneză era în plină retragere.

Lupta s-a deplasat acum la est de Samar unde o forţă

---

* Autorul se referă la cuirasatul *Yamashiro* din clasa *Fuso* construit în anii din preajma primului război mondial. El se numără printre primele nave super-dreadnaught japoneze. Modernizat în anii ’30 această navă avea un deplasament de 39.000 t, dezvolta o viteză de 24 noduri şi era înarmat cu 12 tunuri de calibru 356 mm, 14 de 152 mm, 8 de 127 mm (suprafaţă şi A.A.) şi 16 de 25 mm A.A. şi 3 hidroavioane catapultate. Datorită vitezei reduse *Yamashiro* şi *Fuso* nu au putut aduce servicii pe măsura aşteptărilor iar în 1944 ele au fost scufundate de navele americane în strîmtoarea Surigo. (N. tr.)

duşmană mult mai puternică sub comanda viceamiralului Takeo Kurita se îndrepta spre sud către golful Leyte. Această forţă a fost atacată şi ţinută în şah de o grupare operativă formată din portavioane de escortă şi distrugătoare sub comanda contraamiralului Thomas L. Sprague. Puţin timp în după amiaza lui 25 octombrie, flota japoneză s-a retras spre nord.

În acea seară Vad Utgoff a decolat şi s-a îndreptat spre nord de-a lungul coastei de răsărit a insulei Samar în căutarea flotei amiralului Kurita aflată în retragere. În amurg, el a descoperit o plută de salvare şi un om. Dar misiunea încredinţată era să-l găsească pe Kurita. Radiofonistul a trimis un mesaj la bază, raportînd poziţia plutei şi a cerut ca o navă de salvare să fie trimisă pentru a-l culege pe singuraticul ocupant. „Pisica" şi-a continuat cercetarea spre nord. Între timp, hidroavionul PBY a ajuns în strîmtoarea San Bernadinos, cu toate acestea, forţa japoneză trecuse deja.

Utgoff şi echipajul său s-a îndreptat spre casă şi la apariţia zorilor a reperat omul de pe plută pe care-l văzuseră în noaptea precedentă. Catalina consumase cea mai mare parte din combustibilul său în timpul nopţii şi acuma avea o greutate bună pentru a încerca o amerizare.

Marele hidroavion a încetinit pentru a cerceta suprafaţa. Valuri mari se ridicau şi era foarte puţin vînt. În timp ce comandantul avionului îl punea jos cu prudenţă, acesta a lovit creasta unui val destul de puternic şi prora s-a rupt. Avionul a sărit din nou în aer şi Utgoff a accelerat în încercarea de a-l menţine în aer. „Pisica" s-a ridicat în aer, dar pierduse prea multă viteză şi a început să ia din nou contact cu apa. O aripă s-a aplecat, flotorul a pătruns adînc într-un val şi întregul avion a făcut o întoarcere incompletă de 180 de grade înainte de a ajunge la o oprire bruscă. Catalina sfărîmată a luat repede apă şi a început să se scufunde cu botul. Nimeni nu a fost în mod serios rănit şi înainte ca avionul să se scufunde, echipajul a reuşit să lanseze o plută şi să se îngrămădească în ea.

Ei au cules omul din mica plută, un pilot de pe unul

dintre portavioanele de escortă care atacase pe japonezi în zonă în ziua precedentă. Apoi ei au vîslit în voluminoasa barcă de cauciuc tot restul dimineţii pînă aproape de ora 12,30, cînd ei au înconjurat vîrful cel mai sudic al insulei Samar. Aici băştinaşii i-au văzut şi au vîslit în întîmpinare în canoe, pentru a-i conduce pe americani în satul lor. Cam în acest timp, un bombardier-torpilor TBF* **s-a întîmplat să fie** în zonă şi a asigurat acoperirea pînă cînd flota pestriţă a ajuns pe ţărm. A fost foarte bine că el a făcut acest lucru deoarece un avion duşman fusese atras de această activitate şi trebuia îndepărtat. Întregul grup de americani a fost cules în acea după amiază de un alt hidroavion Catalina din escadrila VPB-34, care a amerizat într-o zonă adăpostită de lîngă sat pentru a definitiva acţiunea de salvare.

Controlul spaţiului aerian în vecinătatea golfului Leyte

---

* Autorul se referă la avionul bombardier-torpilor Grumman T.B.F. Avanger care a fost unul din cele mai bune avioane de acest tip în timpul celui de al doilea război mondial. T.B.F. Avanger a fost proiectat şi a apărut în 1941 ca un înlocuitor al avionului Douglas TBD-1 Devastator. El a fost unul din primele aparate care avea o turelă acţionată mecanic şi unul din foarte puţinele avioane care putea să transporte o torpilă de 22 inci. Deşi considerat un aparat mare pentru standardele de atunci ale portavioanelor el s-a dovedit a fi uşor manevrat la bordul navelor şi ca urmare în primăvara lui 1942 a devenit operativ, participînd în iunie 1942 la bătălia de la Midway. În 1943 producţia avionului T.B.F. Avanger a fost transferată de la firma Grumman la firma Eastern Aircraft Division of General Motors după ce se construiseră 2.290 avioane TBF-1. Firma Eastern a rebotezat avionul TBM-1 şi TBM-3. Din aceste versiuni s-au construit 7.546 avioane care treptat au înlocuit TBF-1 care se aflau în dotarea Flotei militare a S.U.A. Avionul bombardier-torpilor T.B.F.-Avanger şi T.B.M.-1 şi T.B.M.-3 au intrat în dotarea Flotei britanice sub numele de Torpon şi Avanger II şi III. Atît americanii cît şi britanicii l-au folosit ca bombardier de „precizie”, puitor de mine, sau ca avion de atac cu rachete. Avionul TBF-1 Avanger era dotat cu un motor de 1.850 CP. Wright R-2660-8; viteza maximă 271 mile pe oră la o altitudine de 12.000 picioare; plafon de serviciu 23.000 picioare; raza de acţiune 1.020 mile; armament 3 mitraliere de calibrul 50 şi două de calibrul 30; 2.000 livre bombe sau o torpilă de 1.921 livre sau 8 rachete. De remarcat că actualul preşedinte al S.U.A. *George Bush* a pilotat un astfel de avion în timpul celui de al doilea război mondial pe frontul din Pacific (N.tr.)

era încă o problemă de dispută. Avioanele inamice atacau navele ancorate aici cu regularitate. Aceasta nu era o problemă simplă pentru avioanele PBY care erau adesea luate drept avioane japoneze atacatoare. În consecinţă, regulile stabilite de la baza terestră pentru operaţiile „Black Cat“ sunau cam aşa: „Decolează înainte de amurg şi nu te întoarce pentru amerizare înainte de zori“. Nimeni nu putea să explice de ce. Existau prea mulţi tunari care aveau degetele pe care le ţineau pe trăgaci prea nervoase, care învăţaseră dintr-o amară experienţă că era mai bine să tragi întîi şi să pui întrebări mai tîrziu.

Locotenentul Lawrence R. „Larry“ Heron conducea grupul strict secret de contramăsuri electronice „Ferret“, a cărui sarcină era să detecteze, evalueze şi să localizeze staţiile de radar inamice. Grupul Ferrets folosea avioanele „Black Cat“ şi era aparent parte a operaţiilor lor, dar avea responsabilităţi specializate şi cerinţe de raportare. Într-o noapte Heron a decolat într-un zbor de recunoaştere şi s-a îndreptat spre strîmtoarea San Fernando între Leyte şi Samar. Dintr-o dată motorul de la tribord a luat foc şi nava bază pentru hidroavioane a fost anunţată că „Pisica“ se întorcea pentru o aterizare forţată. Între timp, se făcuse întuneric şi Heron a hotărît să amerizeze în zona îndepărtată a golfului pentru a evita tirul de pe navele americane. Dar nimeni nu spusese despre aceasta comandanţilor bateriilor antiaeriene ale Armatei de pe coastă. Rezultatul a fost previzibil. „Noi am primit ca un infern proiectilele de la ai noştri“, îşi reaminteşte Heron.

Amerizînd la oarecare distanţă de nava bază pentru hidroavioane, pilotul hidroavionului Catalina a avut momente grele pentru a găsi baliza. Pentru a face lucrurile şi mai rele, se lansase fum printre nave pentru a le ascunde. Deşi luminile erau interzise categoric, Heron s-a hotărît în cele din urmă să folosească lampa Aldis* **pentru a descoperi unde era. „Stinge dracului lumina“, a urlat cineva de pe una din nave. „Nu ştii că este un raid aerian?“. „Ştim“, a răspuns unul dintre membrii**

* Lampa Aldis – proiector pentru semnale Morse (N. tr.)

echipajului de la bordul Catalinei. „Noi sîntem“. Apoi ei au părăsit zona rapid ca nu cumva vreunul dintre tunari să fie ofensat. Astfel era viaţa în golful Leyte în această fază a războiului.

Pe 29 octombrie, un taifun s-a abătut asupra zonei cu vînturi depăşind 70 de noduri. Echipaje pentru a le manevra pe apă au fost îmbarcate pe hidroavioanele PBY care erau ancorate şi cînd furtuna a lovit, ei au încercat să treacă cu bine prin ea. Unele dintre ele au renunţat la balize, din cauză că ele puteau fi tîrîte de avioane împinse de aceste vînturi puternice. Aceste hidroavioane Catalina s-au îndreptat atunci spre vînt şi au încercat să-şi menţină poziţiile cu motoarele, folosind balizele ca puncte de reper în condiţii de vizibilitate aproape zero. Posibilitatea de orientare era foarte necesară, fără ea pilotul n-ar mai fi putut să spună dacă mergea înainte sau era tras înapoi. În cele din urmă, el putea să se aştepte să fie aruncat pe ţărm sau, mai rău, să intre în coliziune cu un alt hidroavion.

Pentru a face lucrurile mai rele, hidroavionul era greu de manevrat pe vînt puternic. Forma aerodinamică ce făcea posibil zborul va face de asemenea avionul să gireze (înaintînd contra vîntului) asemenea unei morişti bătute de vînt. Într-un vînt foarte puternic este efectiv imposibil să întorci hidroavionul. Orice încercare de a-l forţa să iasă de sub vînt cu un motor putea să ducă mai întîi la intrarea flotorului din vîrful aripii şi apoi intrarea întregii aripi sub apă. Dacă devenea absolut necesar să se schimbe direcţia, singura cale de a acţiona posibilă pentru pilot era de a te abate cîteva grade în afara vîntului, să plutească cu hidroavionul înapoi. O formă de schimbare a direcţiei era de asemenea posibilă folosind această tehnică şi mulţi piloţi de hidroavioane o utilizaseră pentru a ajunge la balizele lor în acest mod.

Pentru un pilot de hidroavion, cunoştinţele de navigaţie pe mare sînt tot aşa de importante ca şi cele care-i permit să mînuiască avionul în aer. În acest caz, la 29 octombrie 1944, priceperea marinărească a piloţilor a fost minunată şi cea mai mare parte a hidroavioanelor au supravieţuit. Două

dintre hidroavioanele Catalina au fost împinse spre ţărm şi avariate. Două hidroavioane PBY din escadrila VPB-33 se aflau în acţiuni de cercetare de noapte şi s-au refugiat la Palan pînă cînd taifunul a trecut.

În timpul următoarelor cîteva luni, „Pisicile“ au fost folosite nu numai pentru a descoperi inamicul, dar şi pentru a participa la acţiuni de salvare. Una dintre cele mai spectaculoase acţiuni de salvare făcute vreodată de aceste avioane a avut loc în golful Ormoc în partea de vest a insulei Leyte în timpul zilei de 4 decembrie.

Zona golfului Ormoc era un teritoriu controlat de japonezi şi în noaptea de 3-4 decembrie nava *Cooper* fusese torpilată şi scufundată aici într-o luptă de suprafaţă cu inamicul. Nava explodase în două, dar jumătate din echipaj supravieţuise. Unii se întoarseră spre ţărm spre a-şi încerca şansa de a fi capturaţi de japonezi. Dar mulţi au preferat să rămînă în apă, în speranţa că vor fi salvaţi de avioanele Catalina. Cinci avioane din escadrila VPB-34 şi unul al Armatei de tipul OA-10A* **au fost trimise în zonă pentru a culege pe supravieţuitori. Armata a asigurat avioane de vînătoare pentru a acoperi acţiunea.**

Joe Ball a aşezat hidroavionul său Catalina pe apă în golful Ormoc şi a început să adune grupurile de supravieţuitori. Două distrugătoare de escortă inamice fuseseră camuflate cu grijă, folosind vegetaţia din junglă şi nu puteau fi văzute cu uşurinţă din aer în timp ce ele se ascundeau lîngă ţărm. Dar Ball le-a identificat în timp ce se deplasa în zonă. Nefăcînd vreun semn că ar fi văzut distrugătoarele inamice, el a continuat să tragă oamenii din apă. Japonezii credeau evident că aşa cum erau camuflaţi se ascundeau de avioanele Catalina şi că acestea nu-i observase şi cu avioanele de vînătoare ale Armatei de uscat a Statelor Unite învîrtindu-se deasupra capetelor lor au decis să nu-şi trădeze poziţiile lor. Joe Ball a cules cincizeci şi şase de supravieţuitori înainte de a pleca.

* Hidroavionul OA-10A – versiune a avionului PBY-5 A–Catalina din dotarea forţelor americane terestre.

Împreună cu echipajul său erau şaizeci şi trei de oameni la bord cînd s-a întors împotriva vîntului şi a împins regulatorul înainte. Avionului i-au fost necesare trei mile înainte de a se ridica din apă.

Melvin Essary a salvat patruzeci şi cinci oameni în acea zi în timp ce Dar Day a cules încă douăzeci şi cinci. Două alte hidroavioane din escadrila VPB-34 au găsit nouă oameni primul şi şaisprezece celălalt iar hidroavionul Armatei de tip OA-10A a luat la bord de asemenea cîţiva supravieţuitori. În întregime, aceasta a fost o operaţie de salvare spectaculoasă plină de succes.

Pe data de 10 decembrie, Vad Utgoff a zburat spre nord către Luzon pentru a salva cîţiva aviatori doborîţi în peninsula Bondoc şi cîţiva prizonieri de război care evadaseră, toţi fiind ascunşi de sătenii filipinezi. Aceştia se aflau adînc în teritoriul controlat de japonezi şi opt avioane de vînătoare de tip F4U Corsair* **ale Corpului de infanterie marină au însoţit Catalina în eventualitatea vreunui necaz.**

Utgoff a amerizat în larg şi a luat aviatorii şi prizonierii de război evadaţi, la bord. În timp ce Catalina se pregătea să decoleze cu pasagerii săi, a sosit ştirea că o şalupă cu motor japoneză se îndrepta spre sat.

Aceasta nu era o problemă pentru Utgoff şi pasagerii săi pentru că ei puteau să o şteargă cu mult înainte ca inamicul să sosească. Dar filipinezii erau într-o situaţie dificilă. Ei ştiau bine care era pedeapsa pentru ajutorarea şi adăpostirea americanilor şi aveau motive foarte serioase să se teamă.

Odată în aer, Utgoff a chemat avioanele F4U şi le-a informat asupra situaţiei de la sol. Infanteriştii marini manifestau simpatie pentru situaţia grea a băştinaşilor şi au salutat şansa de a face ceva bun pentru ei în schimb. Între timp şalupa se apropia de sat. Japonezii observaseră plecarea avionului PBY şi nu a fost greu să ghicească ce se întîmplase înainte de sosirea lor. Nu putea să fie ceva

* Avionul de vînătoare de tipul Chance Vought F4U „Corsair“ a fost considerat cel mai bun aparat pentru portavioane. (N. tr.)

plăcut pentru săteni. Dar unul cîte unul, avioanele Corsair au coborît urlînd din strălucitorul cer tropical. Nesăbuiţii japonezi din şalupă nu vor şti niciodată ce i-a lovit.

Venise timpul pentru forţele aliate să înainteze spre nord din nou şi în noaptea de 14-15 decembrie, „Pisicile Negre“ au executat recunoaştere în faţa forţei de invazie cu destinaţia pentru Mindoro. Trupele au debarcat pe litoral în dimineaţa zilei de 15 şi geniştii Armatei de uscat au început aproape imediat să lucreze la un aeroport care să sprijine debarcările pe insula Luzon. Această invazie întîrziată a ajuns în golful Lingayen la 9 ianuarie şi în ziua următoare hidroavioanele „Black Cats“ din escadrila VPB-71 au primit ordinul de a se îndrepta aici şi să opereze de pe navele bază pentru hidroavioane *Currituck* şi *Barataria*. Această escadrilă de avioane amfibii PBY-5A venise recent din Morotai, unde fuseseră angajate în misiuni de recunoaştere şi atac începînd cu 24 noiembrie. Acum Catalinele cotrobăiau în Marea Chinei de sud, dînd tîrcoale după pradă la nord de Formosa*, **Pescadores şi coasta Chinei.**

Pentru japonezi, sfîrşitul se profila tot mai aproape. Laţul fusese strîns la un punct unde perimetrul defensiv exterior pornea de la insulele Bonin prin Formosa la Shanghai şi de acolo spre Coreea de sud. Filipinele fuseseră în mod virtual anihilate şi apărătorii japonezi puteau doar să spere să amîne acţiunile şi ultima înfrîngere. Planul inamic era de a menţine linia exterioară cît mai mult posibil şi să fie gata de luptă pentru acţiunea decisivă finală – apărarea Japoniei însăşi. Lumea nu ştia încă despre noua armă, atunci în construcţie care va schimba în curînd faţa războiului – bomba atomică.

Pentru mulţi oameni astfel de arme erau încă pe tărîmul ficţiunii ştiinţifice în ianuarie 1945. În Pacificul de vest, Flota 3 a lui Halsey ducea o luptă din aproape în aproape împotriva inamicului asediat. Acţionînd în mod agresiv, aşa cum îi era stilul Halsey a lansat atacuri împotriva poziţiilor japoneze de pe continentul asiatic de la Saigon la Hong Kong şi împotriva fortăreţei japoneze din insula Formosa.

* Formosa – Taiwan (N. tr.)

În timpul lunii februarie, avioanele Black Cats din escadrila VPB-71, dădeau tîrcoale de asemenea după pradă în marea Chinei de sud, unde ele au scufundat opt nave şi au avariat alte nouă. În acest timp, ele s-au reîntors în golful Leyte şi au continuat operaţiile lor de la baza de hidroavioane de pe insula Jinamoc. Cam acum, doar escadrila VPB-71 şi grupul Ferret al locotenentului Larry Heron operau în zonă**. Cîteva alte escadrile de hidroavioane Catalina au participat cu detaşamente. Între timp, escadrila VPB-11, plecase acasă în noiembrie, escadrila VPB-34 plecase în decembrie şi escadrila VPB-33 se îndreptase spre est, în februarie.

*

* *

În timp ce se vor desfăşura mai multe lupte înainte de victoria aliaţilor în Pacific, duşmanul a intrat în chinurile agonizante ale înfrîngerii finale. Cea mai mare parte a fostei mari flote comerciale zăcea acum la fundul oceanului şi rămăşiţele Flotei Militare Imperiale Japoneze se refugiaseră în porturi bine apărate să-şi lingă rănile şi să se pregătească pentru un sfîrşit şi mai amar, care urma să vină cu siguranţă. Aprovizionarea cu petrol, aşa de importantă pentru a continua funcţionarea maşinii de război, scăzuse în mod drastic şi viitorul asigurării altor resurse deficitare era în aceeaşi situaţie. Hidroavioanele Black Cats şi campania lor antinavă a contribuit în mare măsură la a ajuta pe japonezi să se plaseze în mod sigur în pragul dezastrului.

Avioanele PBY adunaseră un record impresionant de distrugeri împotriva unui duşman competent şi puternic. Acest record a fost în mod spectacular deoarece el fusese realizat cu aparate care depăşiseră perioada lor de strălucire cînd războiul a început. Prin 1945, credincioasele hidroavioane Catalina îmbătrînite în luptă puteau în mod rezonabil să fie clasificate drept învechite. La început, ele

** Grupul Ferret al lui Heron a rămas în zonă să execute misiuni de zbor de-a lungul coastei chineze pînă în mai 1945. Escadrila VPB-71 a rămas în zonă pînă la sfîrşitul războiului. (N. A.)

erau tot ceea ce aveam. Acum cînd roţile producţiei erau la o viteză accelerată, hidroavioanele Catalina fuseseră înlocuite de avioane mai mari, mai rapide, mai bine protejate şi mai puternice cum erau Martin PBM Mariners şi Consolidated PB4Y-1 Liberators.

Încetul cu încetul, în timpul ultimelor luni ale lui 1944 şi în primele luni ale lui 1945, hidroavioanele Black Cats au început să se îndrepte spre casă peste Pacific. Ele erau jalnice la vedere, cu crestături, cu urme ca de ciupituri de vărsat şi cu carenele boţite, decojite de vopseaua neagră. Unele purtau petice improvizate iar altele aveau găuri de gloanţe care nu fuseseră încă astupate. Dar acestea erau cicatricele războinicului, dobîndite în bătălie şi purtate cu demnitate. Şi era drept să fie aşa. Niciodată în istorie, nici un avion atît de prost proiectat pentru luptă nu a făcut atîta prăpăd asupra unui astfel de adversar periculos şi fără milă. De la David şi lovitura sa de praştie nu fuseseră oameni care să meargă la luptă cu un asemenea curaj extraordinar ca aceia care zburaseră în întuneric cu 95 de noduri în căutarea Goliaţilor japonezi.

Mulţumiri

Urmărirea drumului „Pisicilor Negre“ a fost o experienţă captivantă. Poate că aspectul cel mai recompensant a fost posibilitatea de a întîlni şi a coresponda cu mulţi din oamenii care au fost direct sau indirect implicaţi în dezvoltarea ideii şi în operaţiile fără asemănare care au urmat. Această carte nu ar fi fost posibilă fără ajutorul lor.

Dl. Word Holmes Tanzer care în anul 1944 a produs şi a regizat un film documentar clasic al Flotei Militare a S.UA. „Povestea Pisicilor Negre” *a furnizat un bogat material documentar adunat în legătură cu această lucrare.*

Contraamiralul William P. Schroeder, USN **(Ret.)** a oferit o excelentă privire generală despre operaţiile escadrilei VP.**11 în timpul anului 1942 şi a deschis mai multe căi de informare suplimentară. D-na Warren S. Pittman ne-a pus la dispoziţie cu generozitate documentele contraamiralului Clarance O. Taff USN (Ret.), acum decedat, care a comandat prima escadrilă Black Cats pe Guadalcanal. Contraamiralul William O. Gallery, USN (Ret.), comandantul navei bază pentru hidroavioane* Half Moon *şi comandantul Grupului operativ (Task Group) 73.1 în zona insulei Noua Guinee a contribuit cu o colecţie vastă de mesaje de trafic referitoare la operaţiile Black Cats. El de asemenea a furnizat informaţii asupra unelor din primele iniţiative luate cu scopul de a dezvolta capacităţile efective de atac şi o privire clară asupra relaţiilor de comandă în zona Pacificului de Sud-Vest.*

Interviurile personale cu cinci comandanţi de escadrile „Black Cats“ şi interviurile telefonice cu alţi şase au furnizat informaţii valoroase asupra operaţiilor fiecărei escadrile şi o privire asupra personalităţii bărbaţilor care au comandat focul. Pentru relatările lor de primă mînă eu sînt îndatorat următorilor:

Căpitan Fernald P. „Flip“ Anderson, USN (Ret.) comandantul escadrilei VP-33.

Căpitan G.S. „Gerry“ Bogart, USN (Ret.) comandantul escadrilei VP-44.

Contraamiralul Thomas A. Christopher, comandantul escadrilei VP-21, apoi mai tîrziu al escadrilei VP-101 şi la sfîrşit al escadrilei VP-34.

Contraamiralul James O. Cobb, USN (Ret.) comandantul escadrilei VP-11 iar mai tîrziu al escadrilei VP-91.

Căpitanul Carl W. Schoenweiss, USN (Ret.) comandantul escadrilei VP-54.

Căpitanul Vadm V. Utgoff USN (Ret.) comandantul escadrilei VP-34.

Detalii despre unele dintre cele mai spectaculoase

---

* *USN = Marina Militară a Statelor Unite ale Americii (N.tr.)*

** *Ret = retragere (N.tr.)*

operaţii „Black Cat“ au fost furnizate de Căpitanul William J. Lahodney USN (Ret.), Comandorul Jones Merritt, USN (Ret.) şi Dl. William „Wild Bill“ Sumpter.

Atît de mulţi oameni au furnizat material sau au ajutat într-un mod sau altul la pregătirea acestei cărţi încît nu este posibil să facem cunoscută contribuţia lor în spaţiul alocat. Cu toate acestea eu doresc să-mi exprim adînca mea recunoştinţă următoarelor persoane pentru ajutorul lor generos:

Comandorul J. Marshall Arbuckle, USN (Ret.),
Dr. William J. Armstrong,
Mr. William A. Barker,
Ms. Carrie M. Bryant,
Comandorul Hulon R. Blakeney, USN (Ret.),
Căpitanul Jules M. Busker, USNR **(Ret)**,*
Comandorul Jack G. Churchill, USN (Ret.),
Dl. Joseph B. Deodati,
Căpitanul D.G. Donaho, USN (Ret.),
Căpitanul Robert Eslinger USN (Ret.),
Locotenent-comandorul George U. Favorite USNR (Ret.),
Căpitanul Ellis J. Fischer, USN (Ret.),
Căpitanul E.F. Hann, jr., USNR (Ret.),
Căpitanul Donald H. Hartvig, USNR (Ret.),
Căpitanul Lawrence R. Heron, Sr., USN (Ret.),
Comandorul Charles P. Hibberd, USNR (Ret.),
Dl. Ewing W. Hix,
Domnişoara Julia Agnes Hunt,
Dl. Leonard C. Hylton,
Dl. John D. Jubb,
Dl. Howard R. Kenyon,
Domnişoara Jane E. Knott,
Locotenent Charles F. Lewis, USN (Ret.),
Dl. Ken MacWhinney,
Comandorul Joe McCabe, USN (Ret.),
Dl. Lawrence J. McMackin,
Dl. Frank W. Morris,

---

* *USNR – United States Navy Reserve – Rezerva Flotei Militare a Statelor Unite. (N. tr.)*

Dl. Charles Muckenthaler,
Dl. George F. Poulos,
Dna. Laura B. Pryce,
Comandorul Douglas H. Roberts, USN (Ret.),
Dl. Arthur D. Ronimus,
Comandorul Allan Rothenberg, USN (Ret.),
*Aviation Machinists Mate Chief** ***D.R. Strader, USN (Ret.),***
Căpitanul Ronald F. Stultz, USN (Ret.),
Locotenent-comandorul John E. Sullivan, USNR (Ret.),
Dl. William B. Sumpter,
Dl. Clarke Van Vleet,
Comandorul Charles F. Willis, USN (Ret.),
Căpitanul Dave Walkinshaw, USN (Ret.),
Dl. John Zubler.

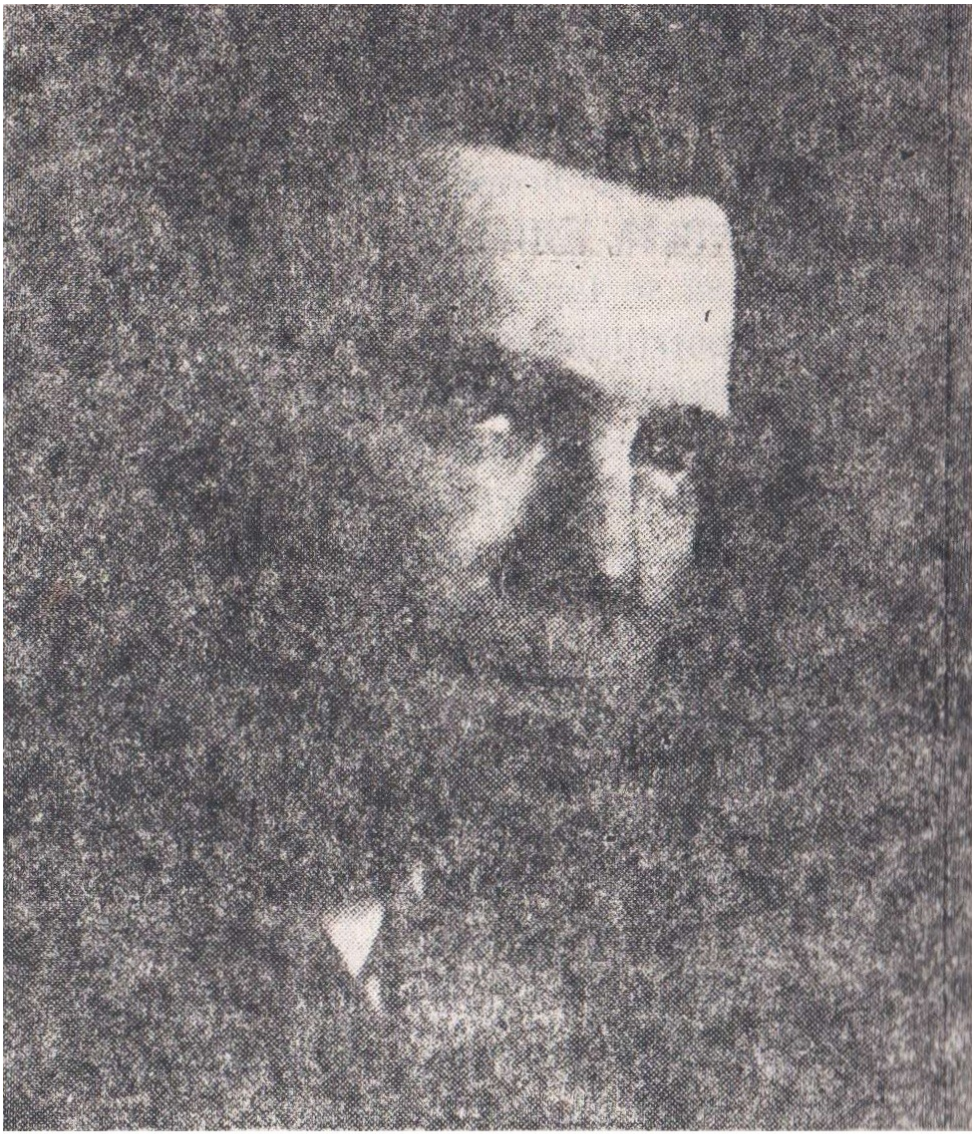
CUPRINS

Introducere VII
Cap. I – Gustul înfrîngerii 1
Cap. II – Zile de disperare 19
Cap. III – Aleea rece a curcanilor 35
Cap. IV – O lovitură curajoasă 58
Cap. V – Pisica neagră zboară la noapte 71
Cap. VI – Ascuţindu-şi ghiarele 88
Cap. VII – Pisicile sînt creaturi nocturne 101
Cap. VIII – Să bem pentru Pisica Neagră 124
Cap. IX – Metamorfoză 147
Cap. X – Un echipaj legendar 158
Cap. XI – Curaj 172
Cap. XII – Atacînd la beregată 190
Cap. XIII – Cicatricele bătăliei 210

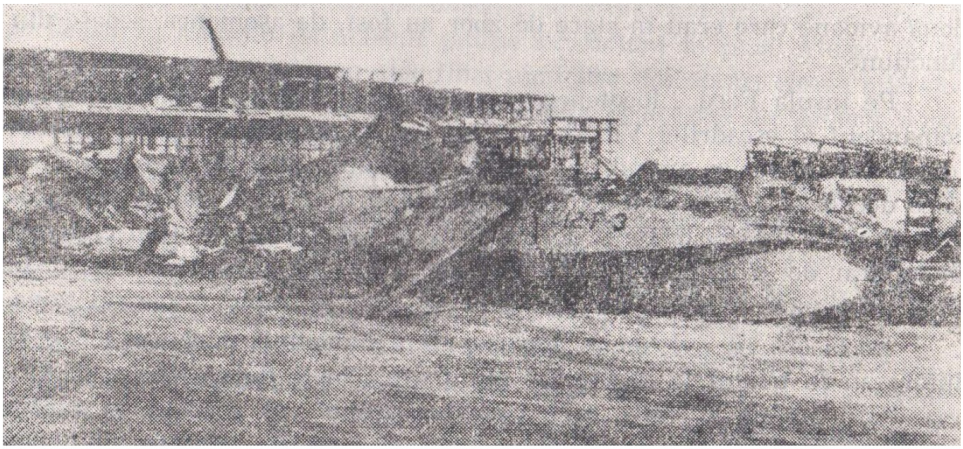
* Aviation Machinists Mate Chief – mecanic de aviaţie – subofiţer echivalent cu maistru militar. (N.tr.)

Mulţumiri 224

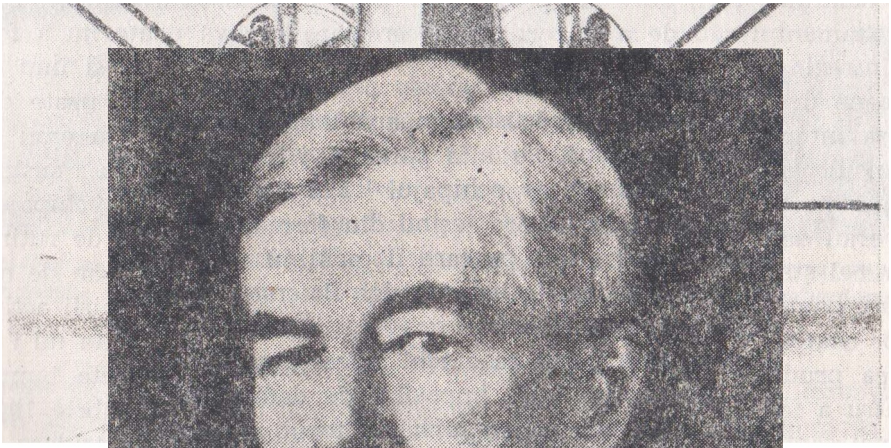
Pearl Harbor înainte de atacul din 7 decembrie. Săgeata marchează hangarul hidroavioanelor PATWING 2 şi suprafaţa rampei de la Ford Island. (Marina SUA).



Pat Bellinger – viceamiral (Marina SUA).

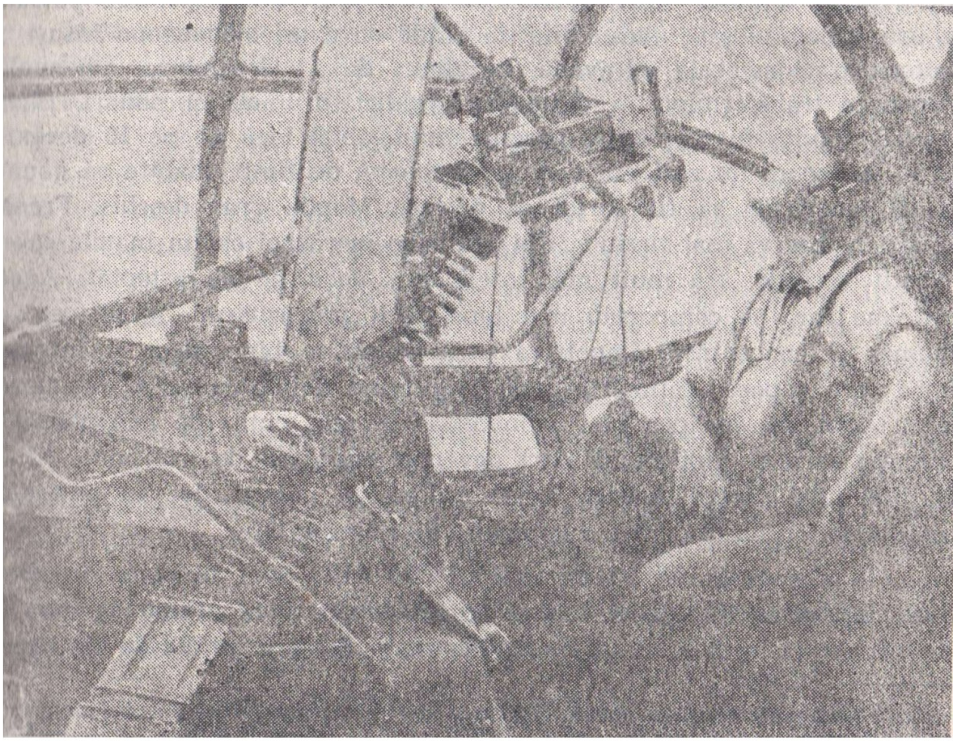


Oficialitățile uluite au stabilit pagubele şi au determinat ce mai putea fi folosit în luptă. (Marina SUA).

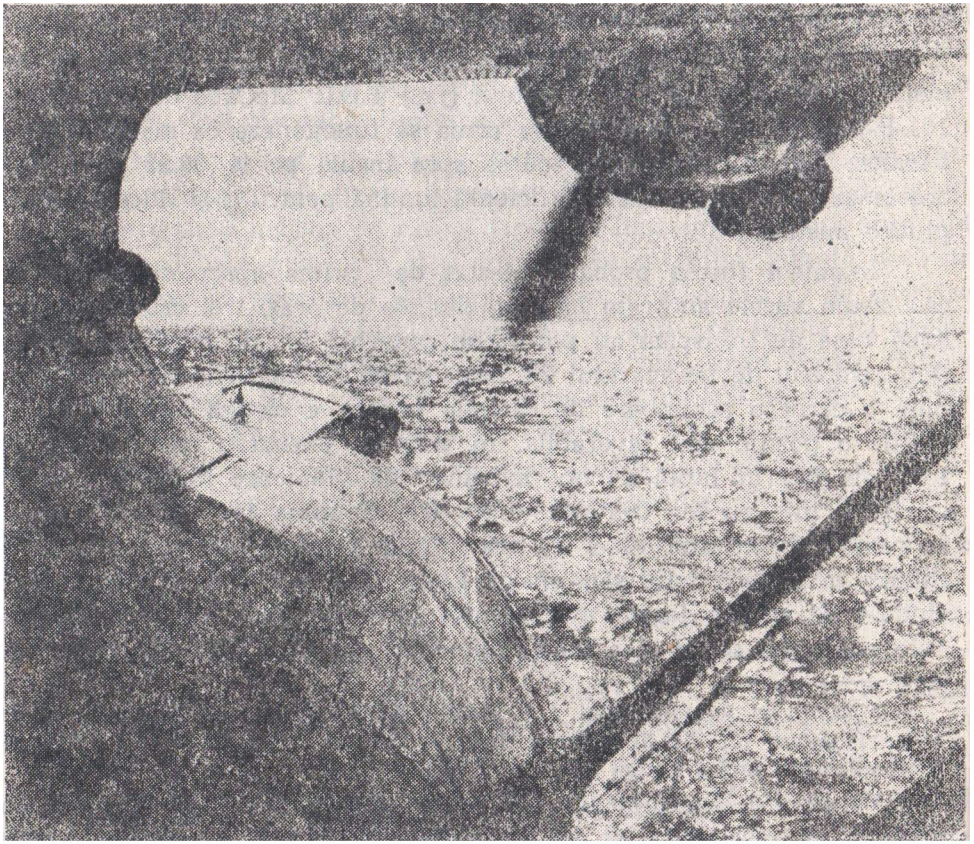


Ima *în bot.*
Ave *cul în*
pic

Amiralul Thomas C. Hart, comandantul Flotei asiatice. (Marina SUA).



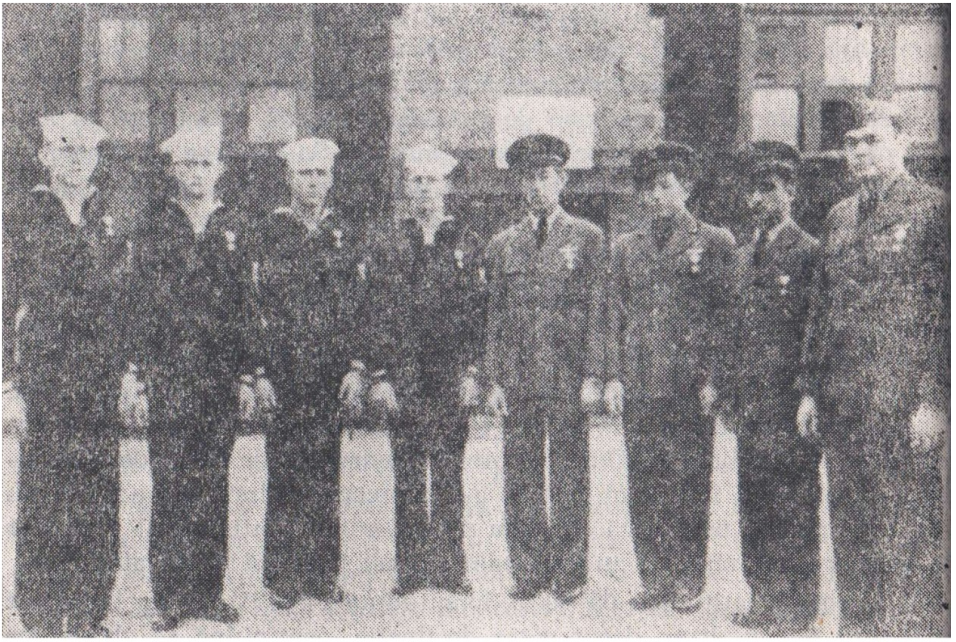
Scrutînd cerul pentru a descoperi avioane inamice. (Marina SUA).



De veghe la tribordul unui hidroavion PBY (Marina SUA).

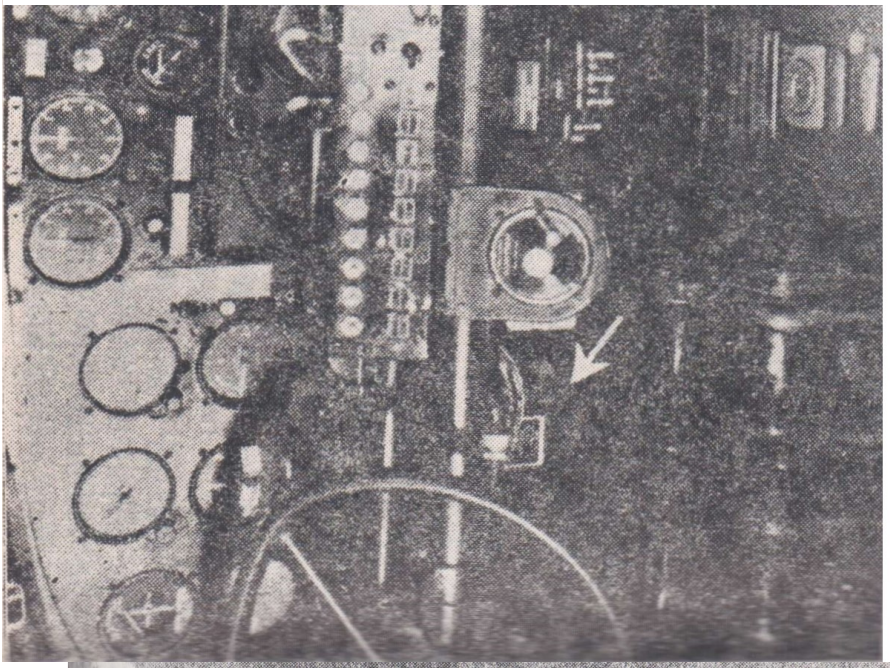
Amiralul Isoroku Yamamoto. Puternicile sale efective s-au îndreptat spre Midway, unde a suferit o înfrîngere navală decisivă. (Marina SUA)

Catalina pe apă. La Surabaya hidroavioanele PBY decolau în zori şi se întorceau în amurg, evitînd astfel să fie surprinse la sol. (Marina SUA).

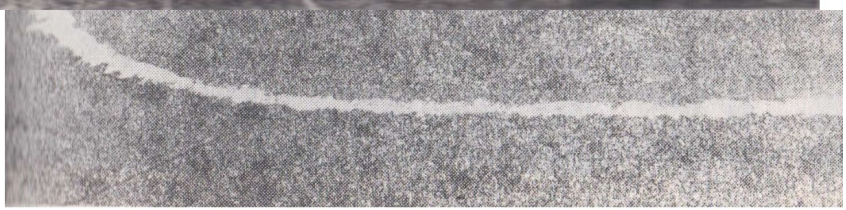


Locotenentul Thomas F. Pollock (extrema dreaptă) şi echipajul său au fost decoraţi cu Steaua de Argint pentru zborul de la Corregidor (Colecţia Contra-amiralului T.A. Christopher).

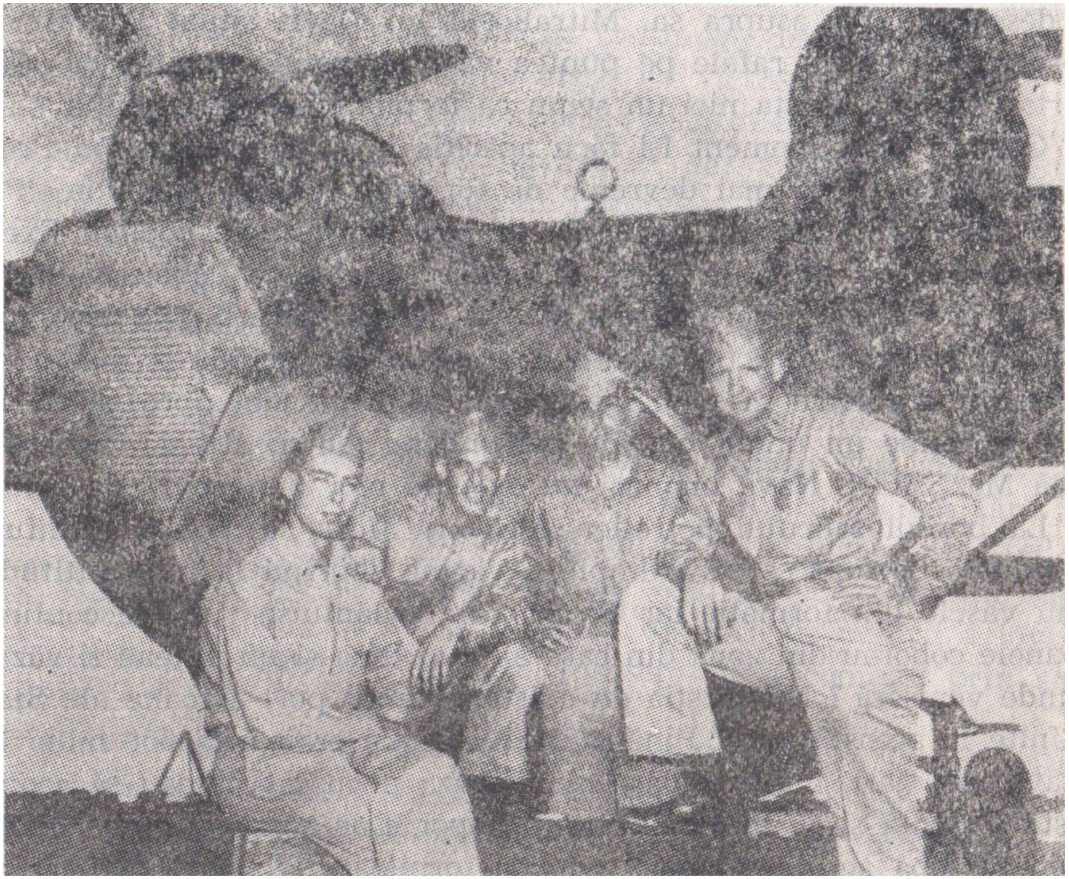
Servantul unei mitraliere de cal. 50 în alertă (Marina SUA).



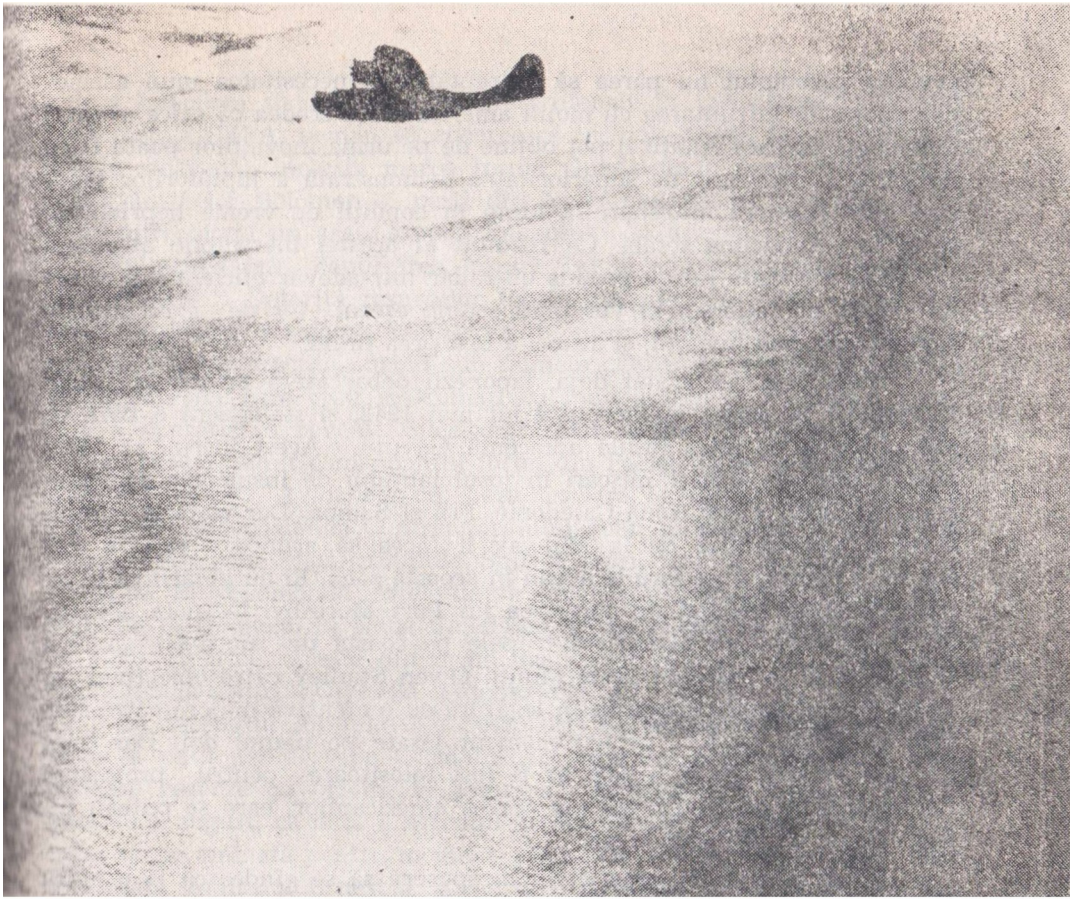
Carlinga unui PBY. Săgețile arată dispo: (Marina SUA).



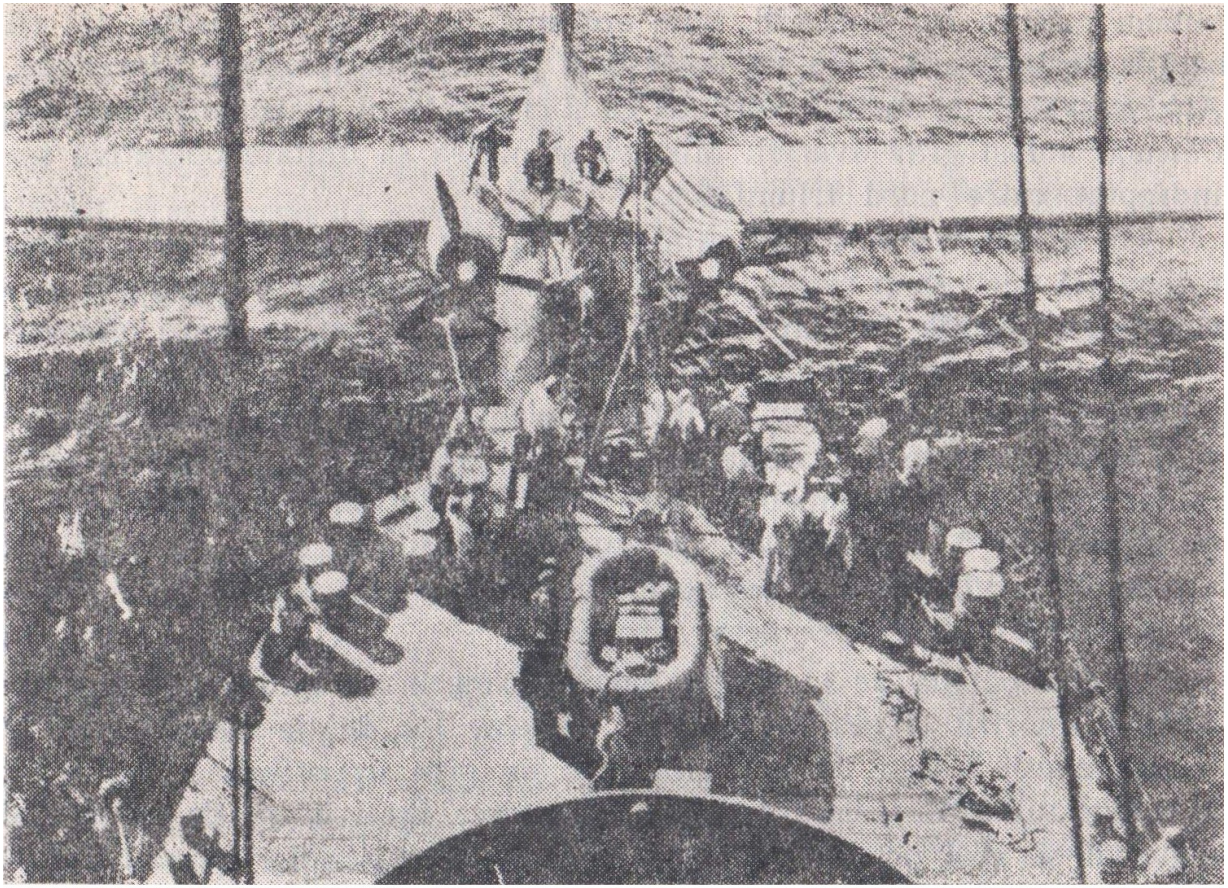
Midway. În prim-plan se vede Eastern Island. (Marina SUA)



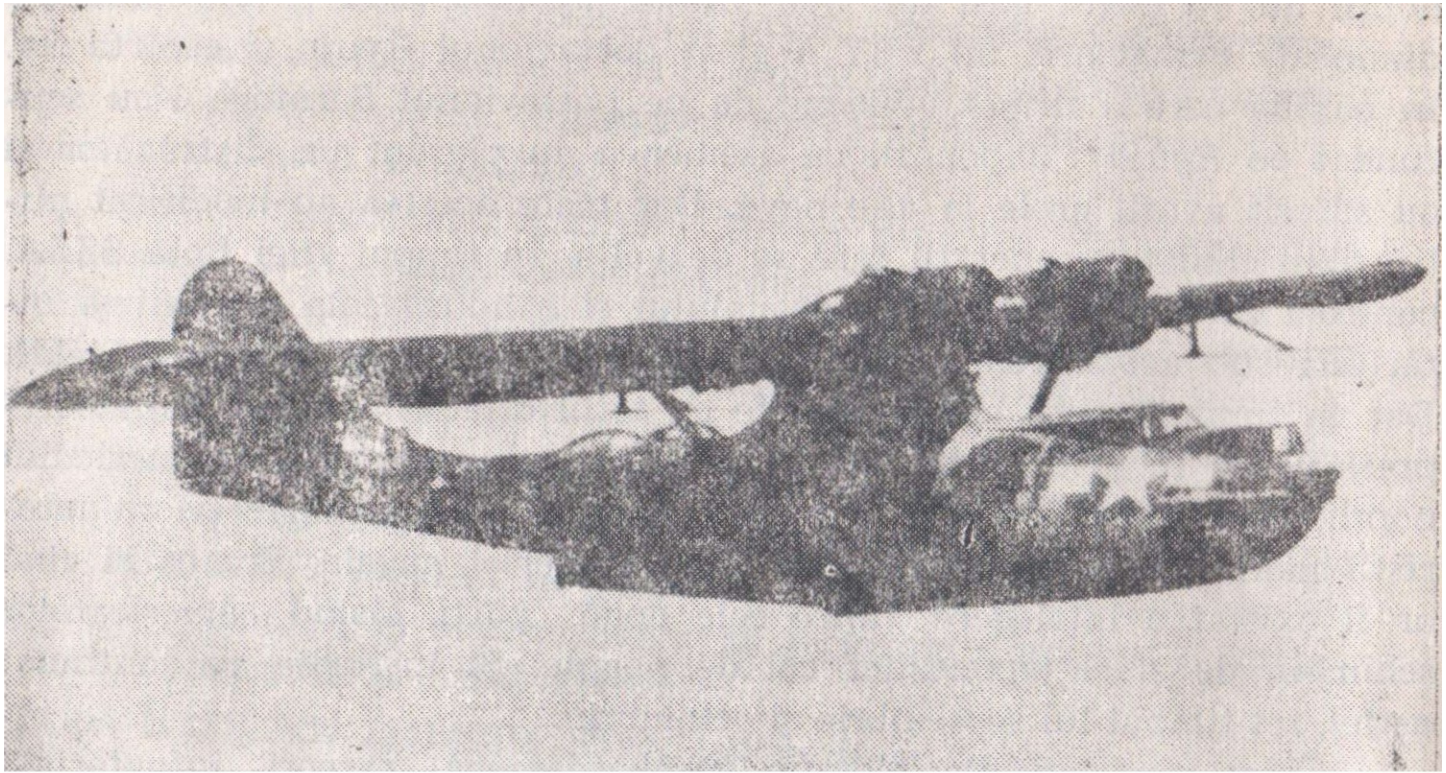
Piloții care efectuau misiunile de noapte de la Midway. De la stînga la dreapta: Davis, *Rothenberg, Richards și Propst. (Marina SUA).*



Umbrele produse de nori şi clarul de lună creează false imagini, iar un orizont ascuns de întuneric este o invitație la amețeală. (Marina SUA).



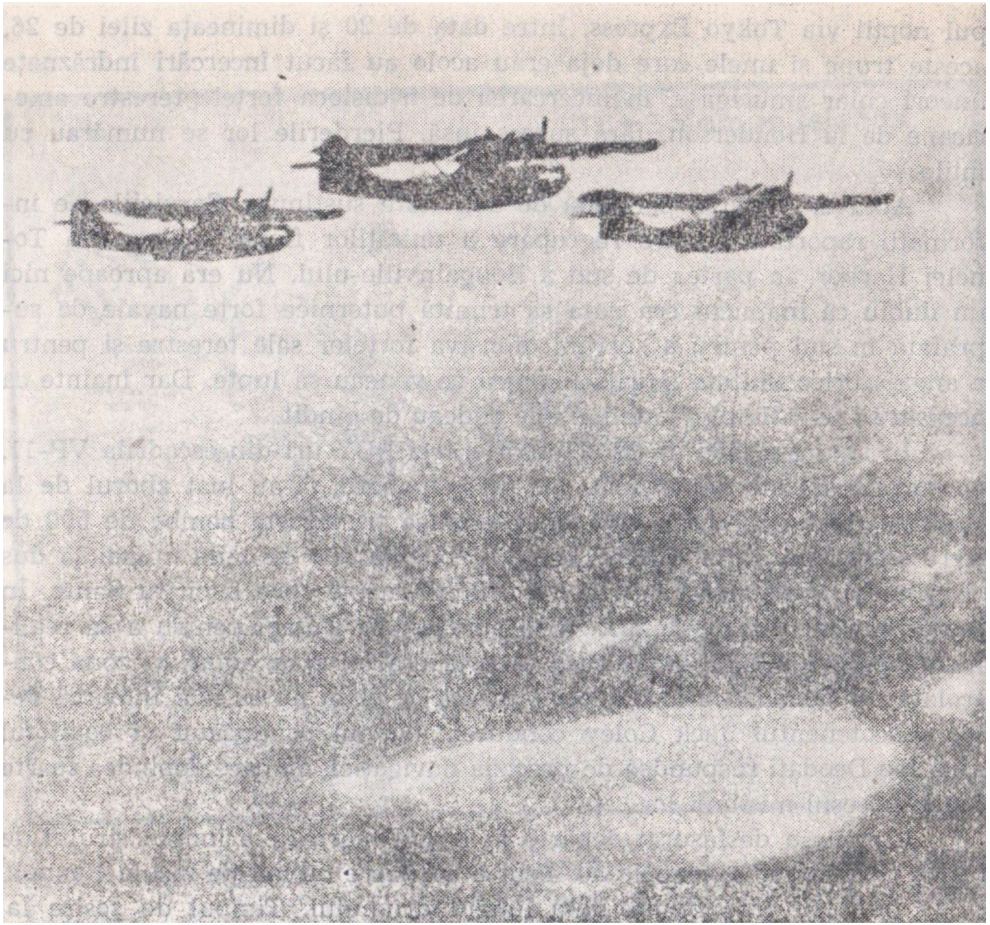
Un hidroavion de tip VP-91 Cat aprovizionat de nava Mackinac pe insula Vanikoro din Arhipelagul Santa Cruz – octombrie 1942. (Colecția căpitan D. Walkinshaw).



Raidurile de noapte ale hidroavioanelor Cats – „Pisicile“ asupra aeroporturilor, instalațiilor şi trupelor japoneze devin ceva obişnuit. (Marina SUA).

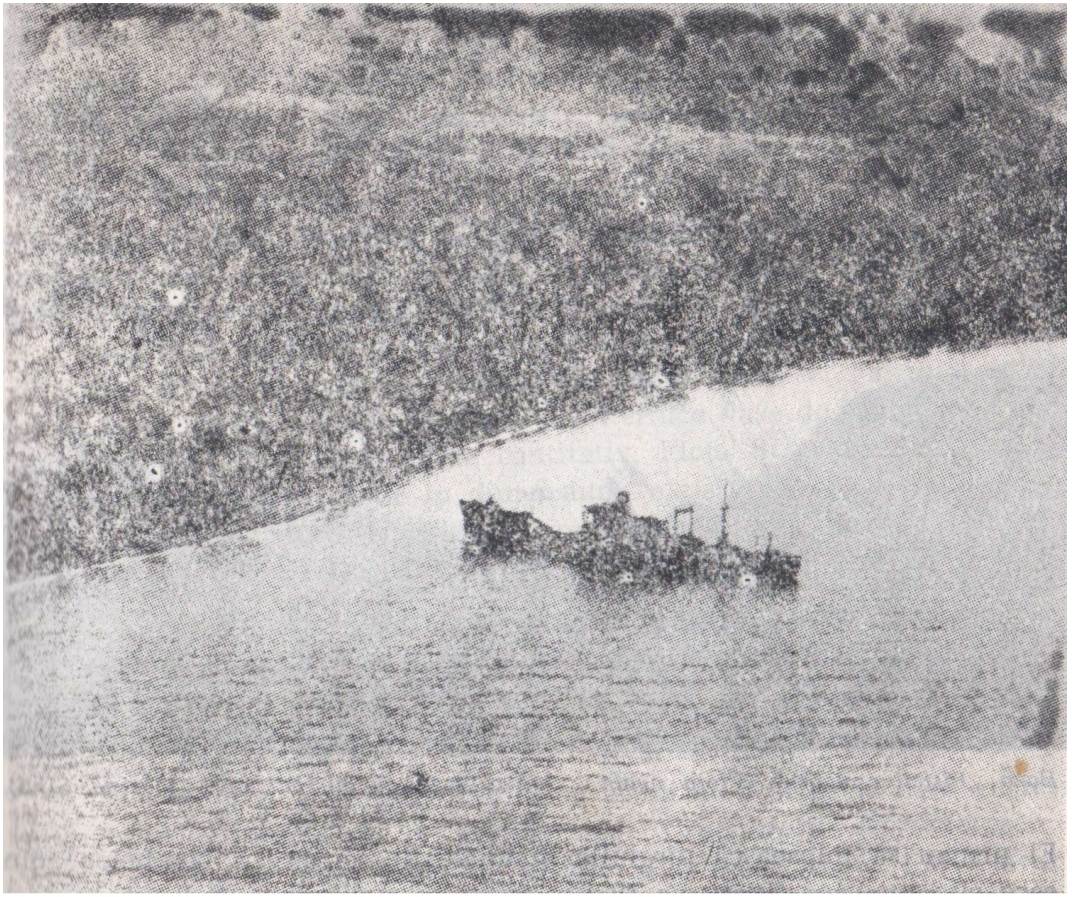
Amiralul William F. Halsey Jr. era un comandant combativ şi plin de temperament. (Marina SUA).

The Solomon Islands
Pacific Ocean
Solomon Sea
Buka Island
Cape Torokiwa
Bougainville
Kahili
Empress Augusta Bay
Shortland Islands
Tresury Islands
Ballale Island
Fauro Island
Tonolai Harbor
Choiseul
NEW GEORGIA SOUND (THE SLOT)
Velle Gulf
Vella Lavella
Barakuma
Blackett Strait
Kolombangara
New Georgia
Munda
Rempova
Vangunu
Baruku Island
Russell Islands
Sealark Channel (Ironbottom Sound)
Savo Island
Korigole Harbor
Santa Isabel
Bakata Bay
Cape Astrolabe
Florida Island
Tulagi
Tanambogo Island
INDISPENSABLE STRAIT
Guadalcanal
Cape Esperance
Henderson Field
Malaita
Maramasike
San Cristobal

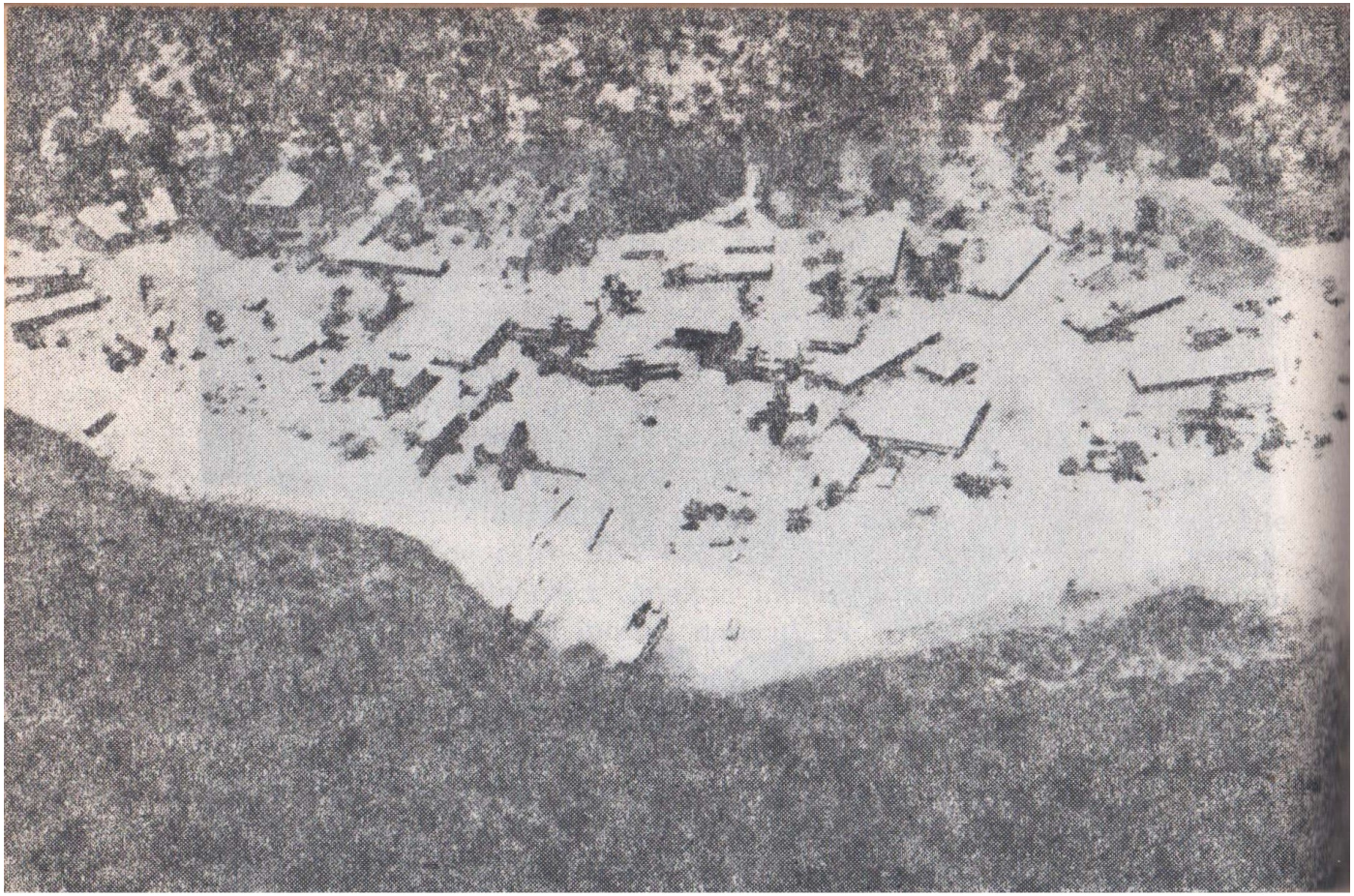


Trei „Pisici“ se îndreaptă spre nord în amurg. (Marina SUA).

Un şef băştinaş din Insulele Stewart vîsleşte ca să ajungă la întrevederea cu un pilot al unui VP-91 Cat, care tocmai aterizase în lagună. (Colecţia căpitanului D. Walkinshaw).



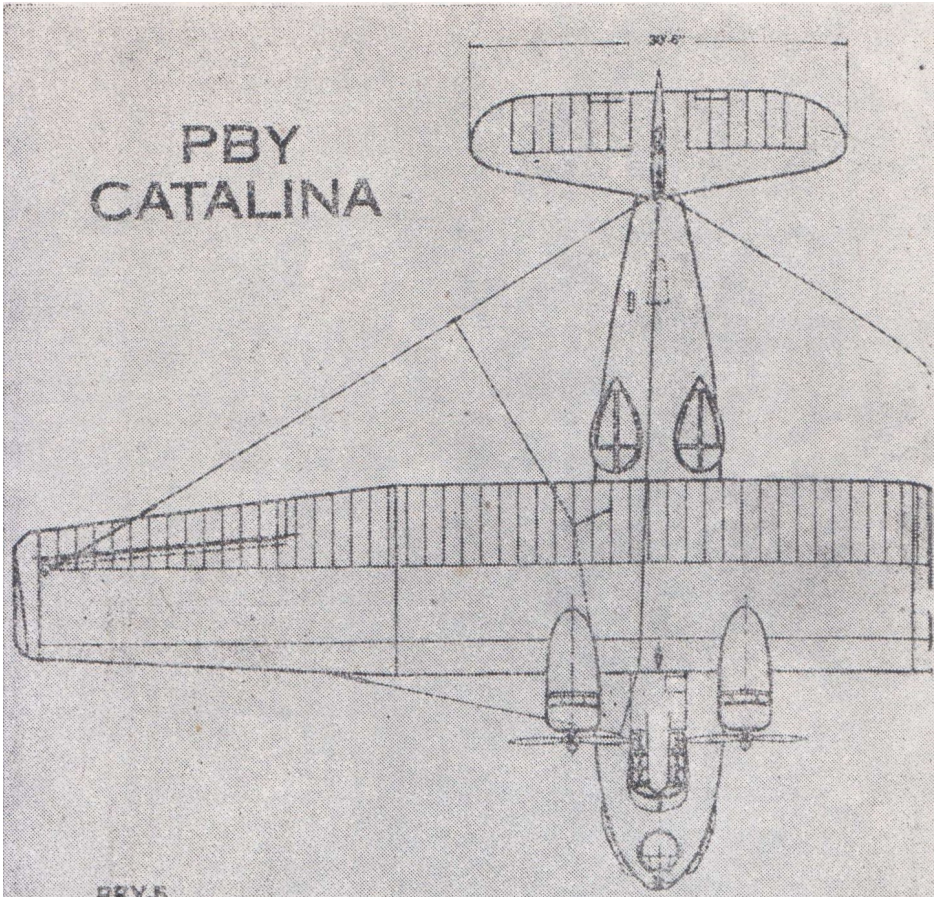
Vapor japonez de coastă în repaus la Ironbottom Found din Guadalcanal. (Colecția căpitanului G. Bogart).

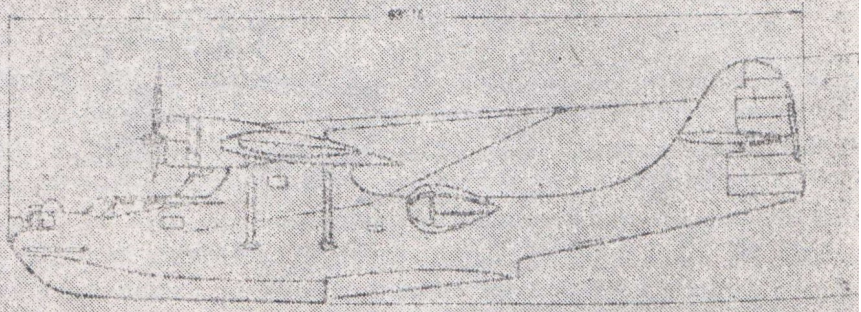


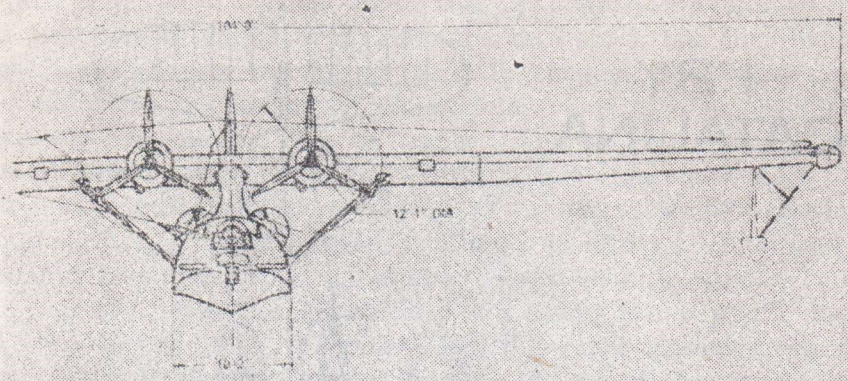
Baza „Pisicilor negre". Flota neagră contrastează cu nisipul alb. (Marina SUA).

Șeful escadrilei VP-12, comandorul Clarence Orville Taff, și mascota „Yardbird” (Colecția Doamnei Warren S. Pittman).

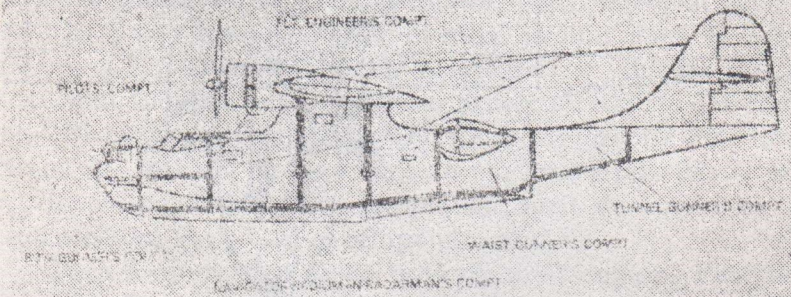
PBY CATALINA



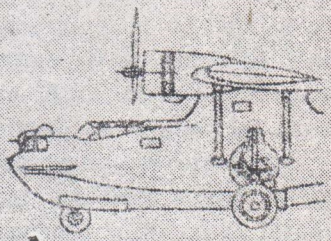




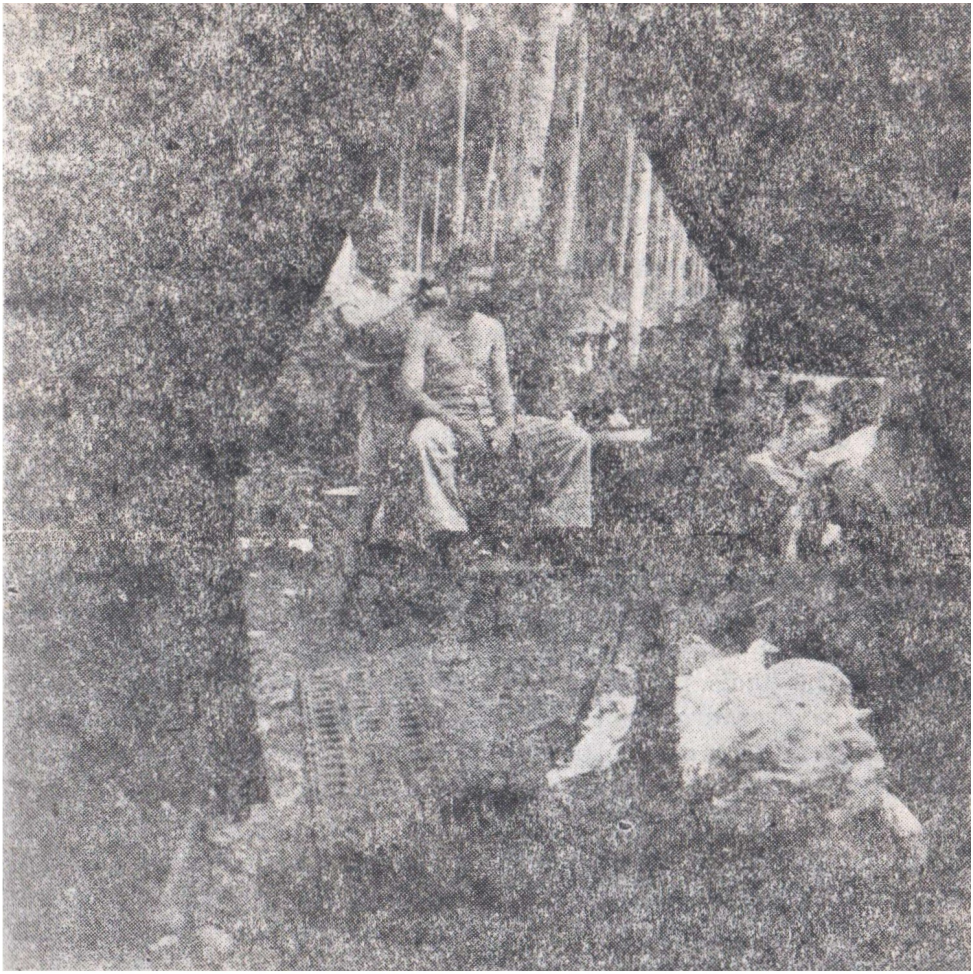
PBY-5



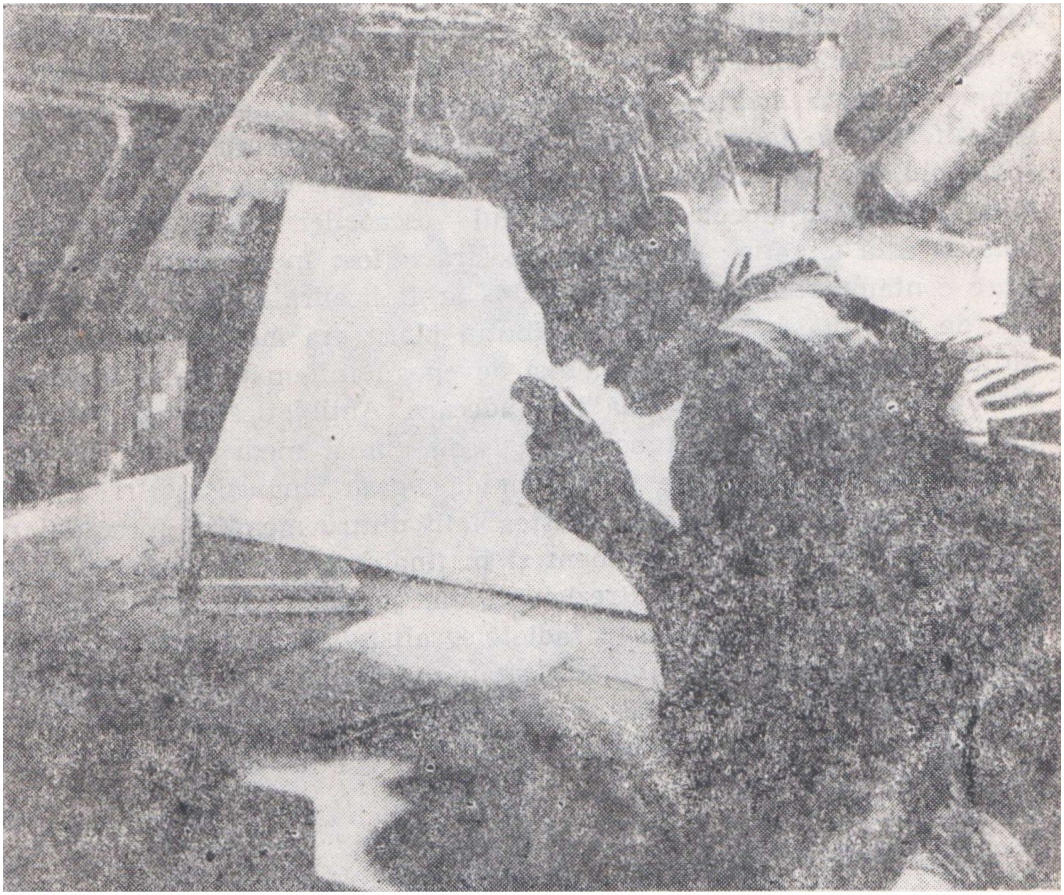
PBY CATALINA



PBY-5A



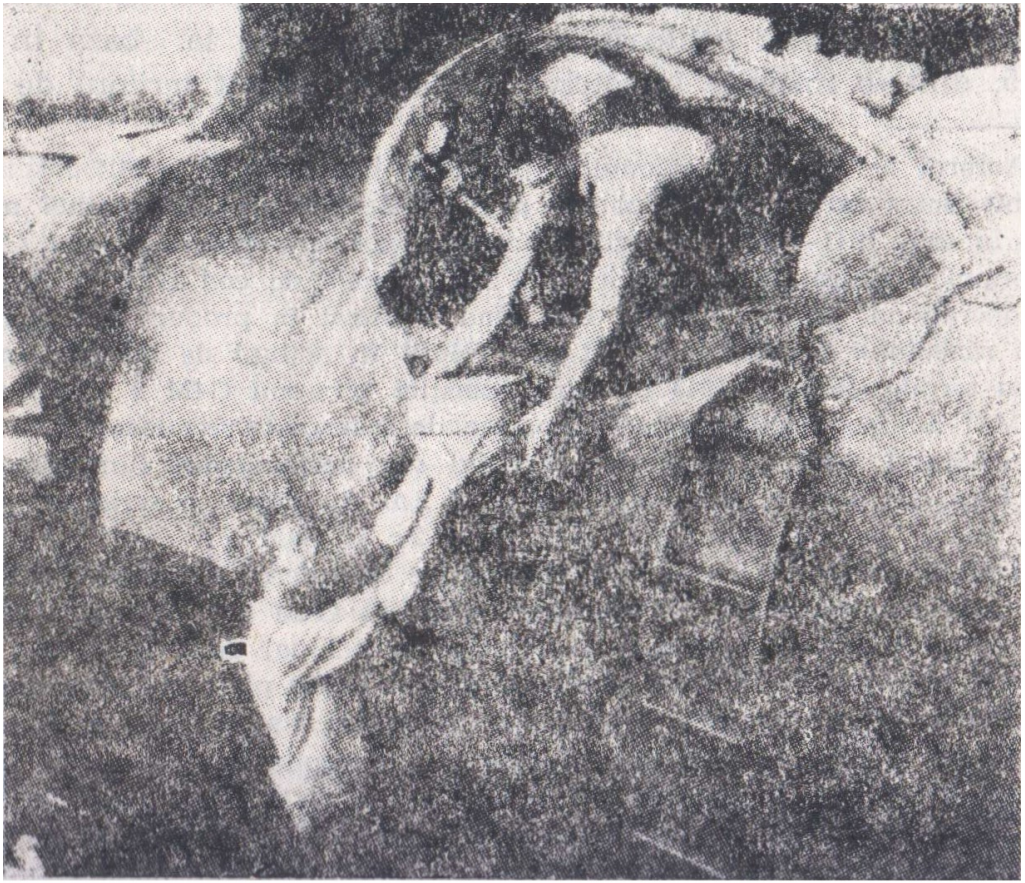
Frizeria ofițerilor la Guadalcanal. Piloții se tund între ei. (Colecția Doamnei Warren S. Pittman).



Un navigator transmite indicații prin radio comandantului avionului. (Colecția Doamnei Warren S. Pittman).

O corvoadă plăcută – golirea cutiilor de bere pentru a fi aruncate asupra japonezilor. (Marina SUA).

O partidă de şah în vizuină. (Jurnalul de bord al unui VP-12).



Echipajul încarcă proviziile la bordul unui avion ce va pleca în misiune. (Jurnalul de bord al unui VP-12).

Commander Aircraft, South Pacific Force
Pacific Fleet

April 10, 1943.

From: Commander Aircraft, South Pacific Force.
To: Commander, Patrol Squadron Twelve.

Subject: Original Black Cat Squadron.

1. This is to certify for the edification of posterity that the squadron which initially developed and conducted the highly effective night tactics peculiar to "Black Cats" is Patrol Squadron Twelve. The name "Black Cat" was originated by this command about December 14, 1942, as a term descriptive of the aircraft of Patrol Squadron Twelve which were specially prepared for these operations.

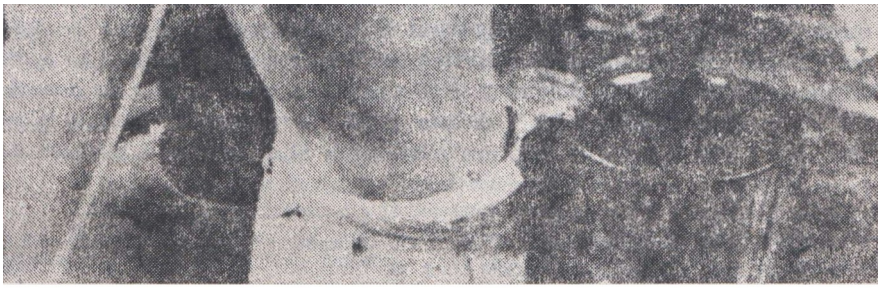
2. While many other squadrons will follow in the footsteps of Patrol Squadron Twelve and be known as "Black Cats", the honor of being the original Black Cat Squadron definitely belongs to Patrol Squadron Twelve.

AUBREY W. FITCH.

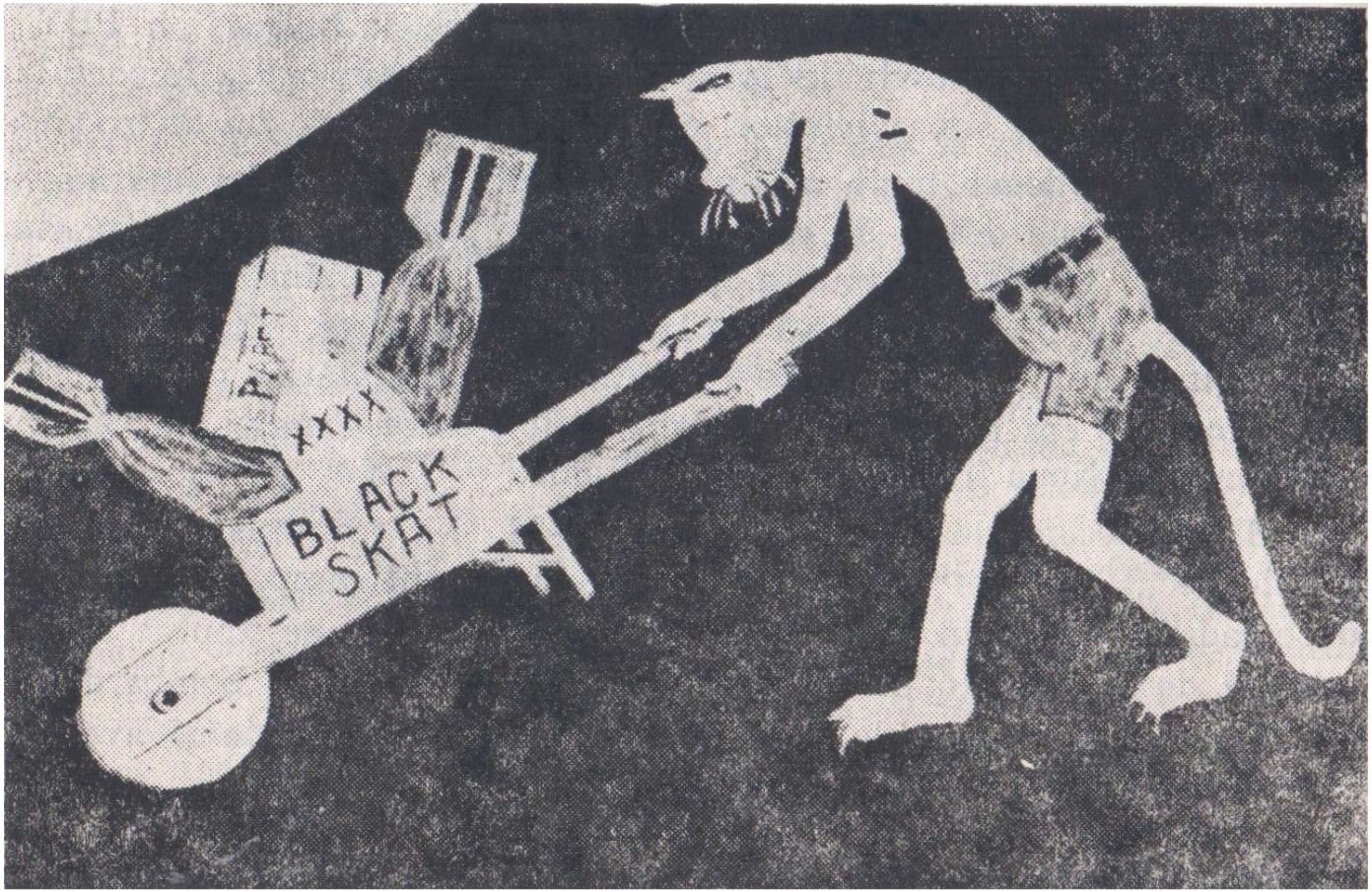
Locot. comandorul Carl W. Schoenweis (dreapta) primește, după o acțiune, raportul unuia dintre piloții săi. Insigna avioanelor VP-54 – o pisică neagră pe o bombă, se uită la ei de pe carena unui avion PBY (Colecția căpitanului C. Schoenweiss).

Piloții avioanelor VP-81, primind instrucțiuni înainte de plecare într-o misiune la Bougainville. (Marina SUA).

Un VP-44 „Pisica Neagră“ descarcă provizii pentru cei de pază pe coastă (Colecția Căpitan G. Bogart).

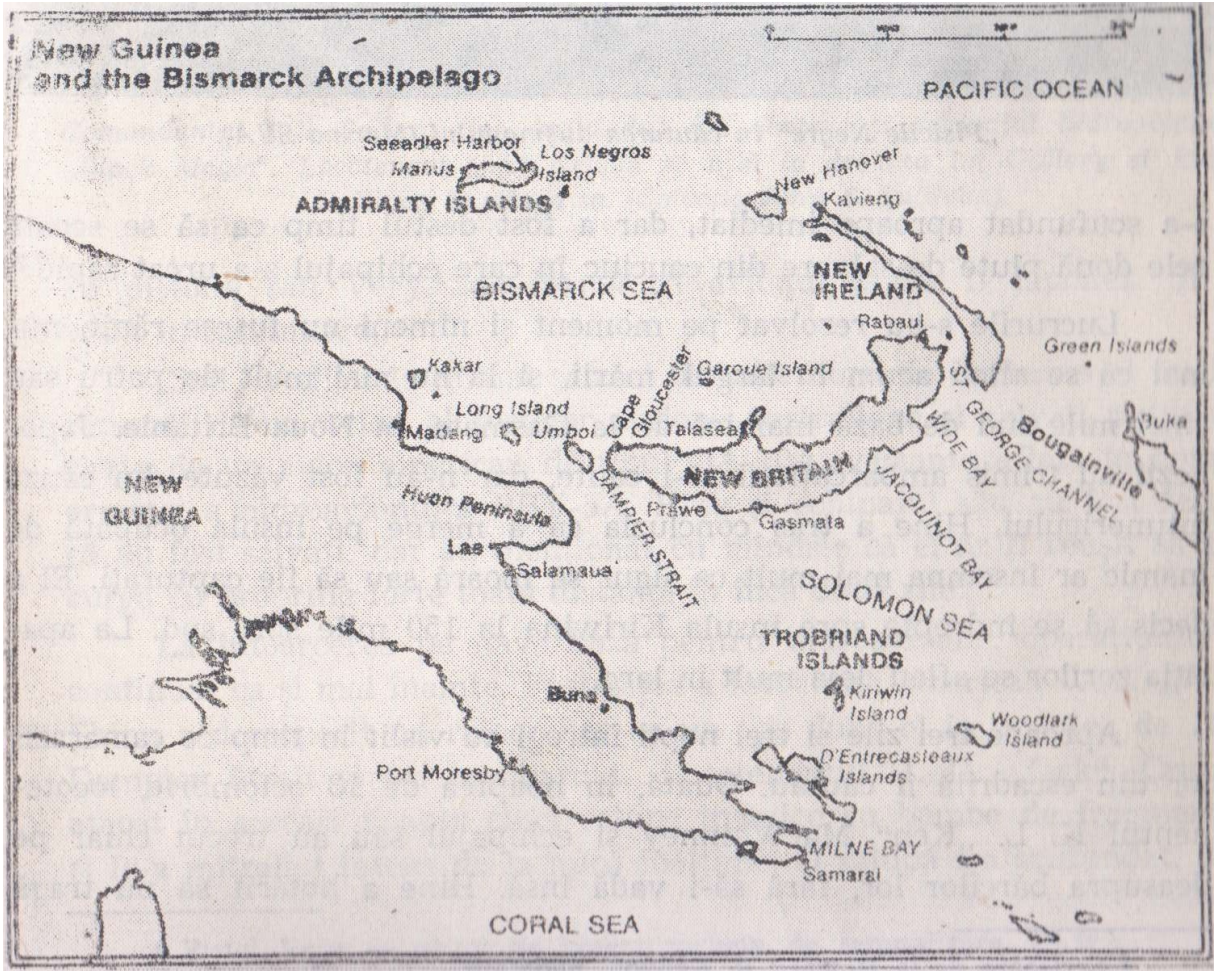


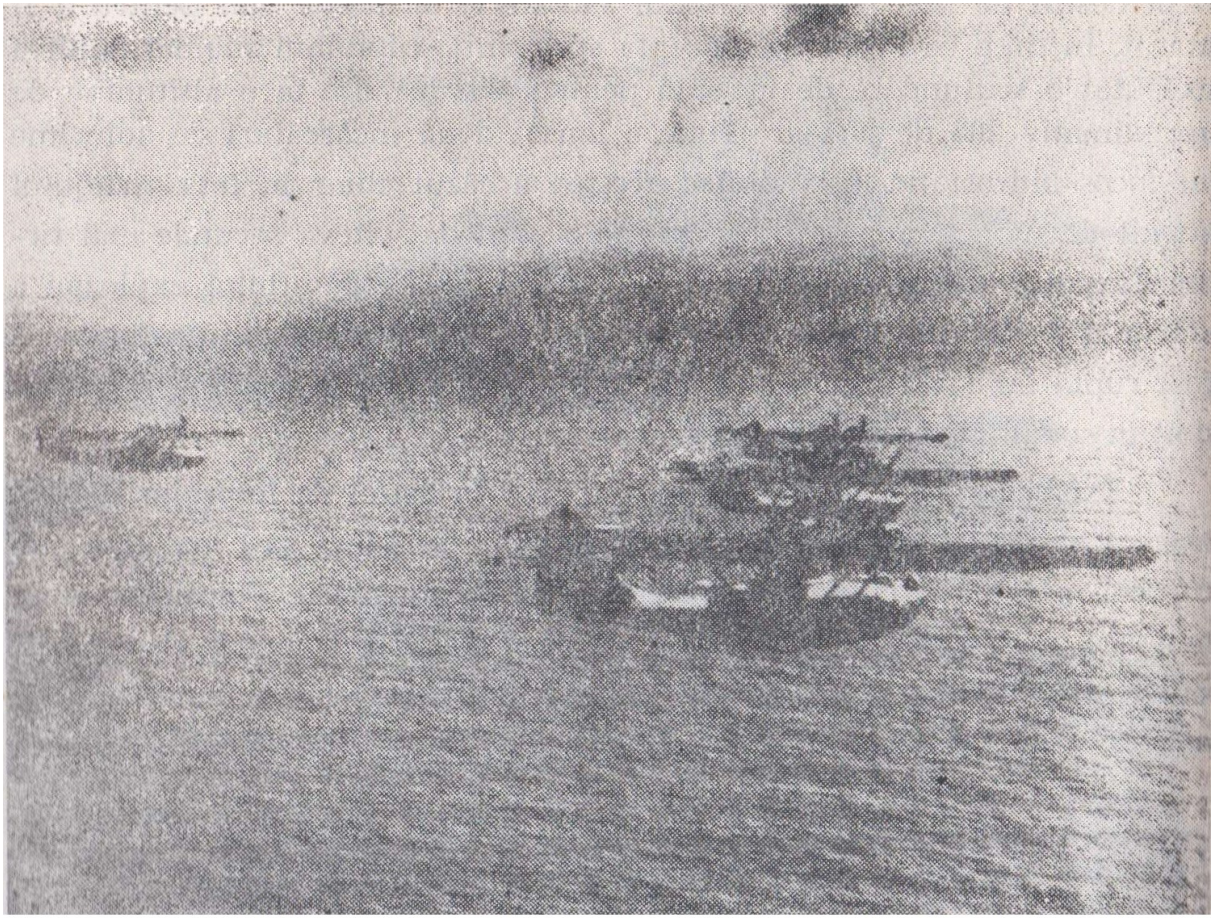
Mecanicii lucrează în arşiţa zilei pentru ca avioanele să poată zbura zi şi noapte (Colecția Căpitan G. Bogart).



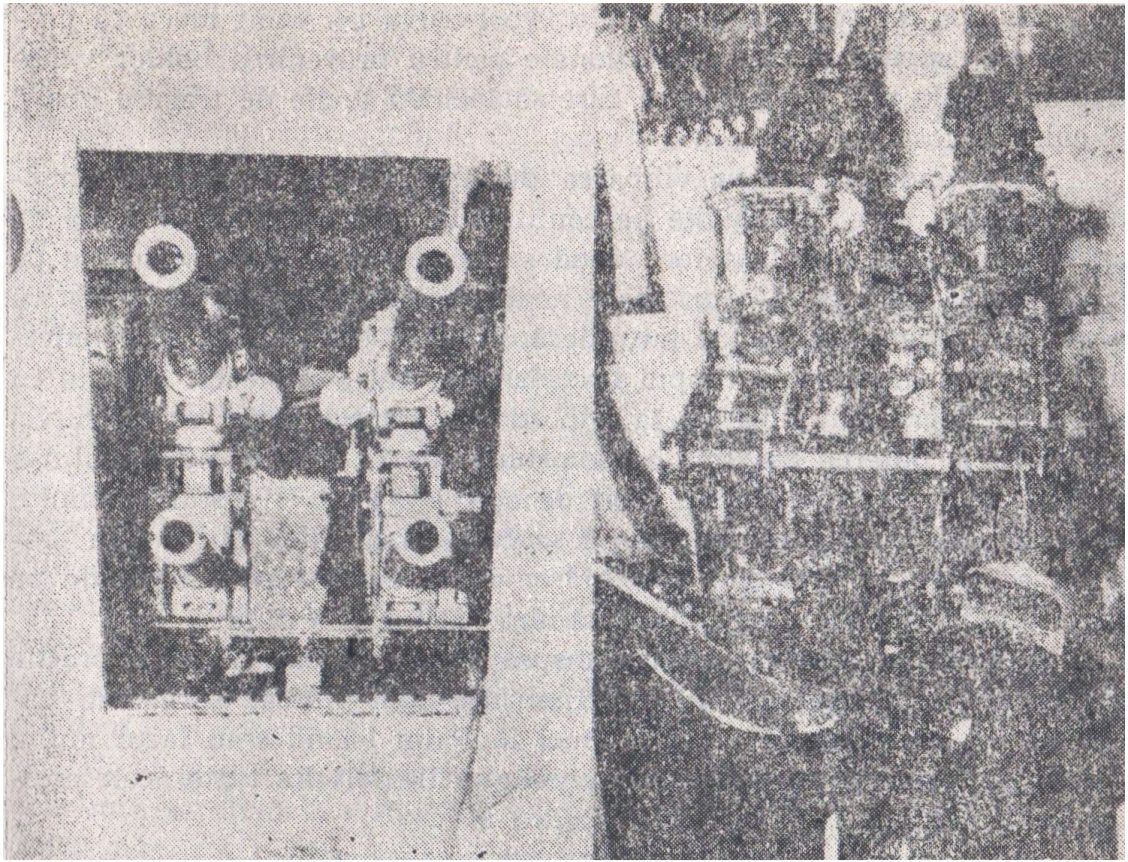
Artă naivă pe fuselajul unui VP-44 „Pisica Neagră". (Colecția Căpitan G. Bogart).

Tankerul navei bază San Pablo în golful Namoia, Noua Guinee. Hidroavioanele erau ancorate în apropiere de linia geamandurilor (Colecția Ward H. Tanzer).

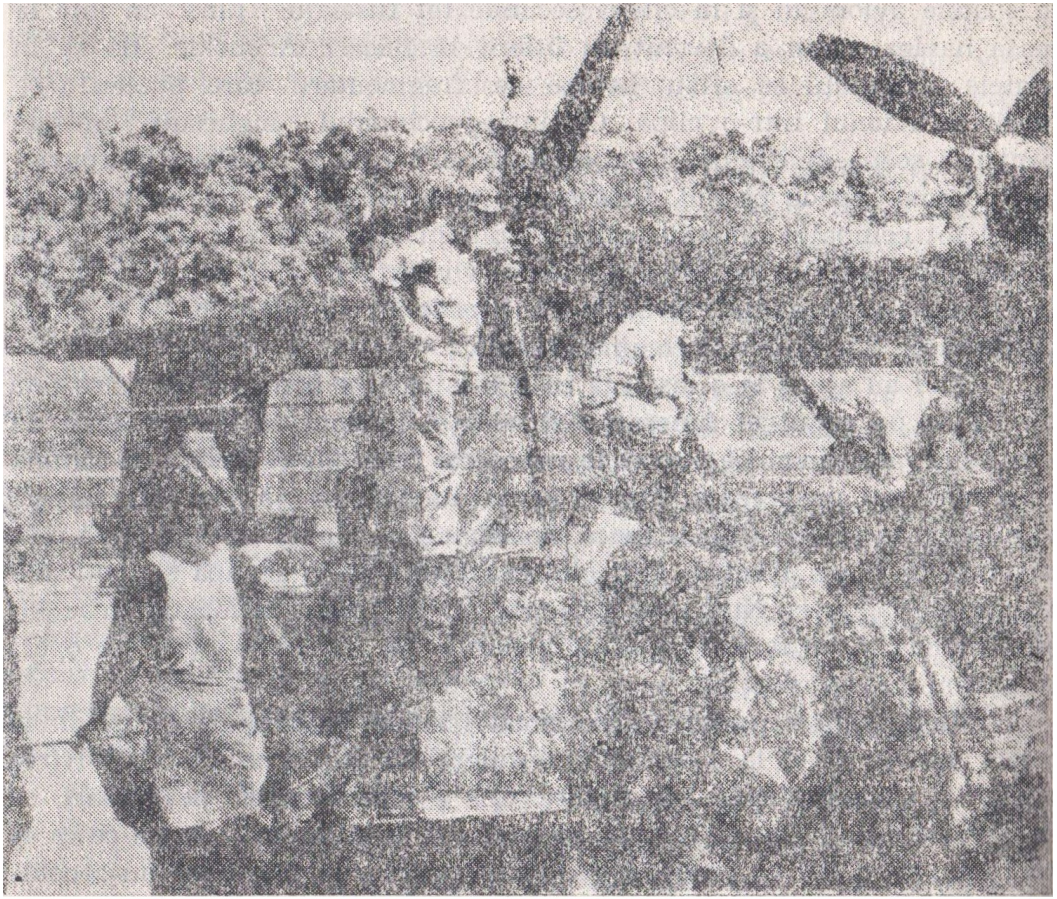

New Guinea
and the Bismarck Archipelago
PACIFIC OCEAN
Seeadler Harbor
Manus
Los Negros
Island
ADMIRALTY ISLANDS
New Hanover
Kavieng
NEW
IRELAND
BISMARCK SEA
Rabaul
Green Islands
Kakar
Garoue Island
Long Island
Madang
Umboi
Cape
Gloucester
Talasea
ST. GEORGE CHANNEL
WIDE BAY
Bougainville
Buka
NEW
GUINEA
NEW BRITAIN
JACQUINOT BAY
Huon Peninsula
Prawe
Gasmata
DAMPIER STRAIT
Lae
Salamaua
SOLOMON SEA
TROBRIAND
ISLANDS
Kiriwin
Island
Woodlark
Island
Buna
D'Entrecasteaux
Islands
Port Moresby
MILNE BAY
Samarai
CORAL SEA



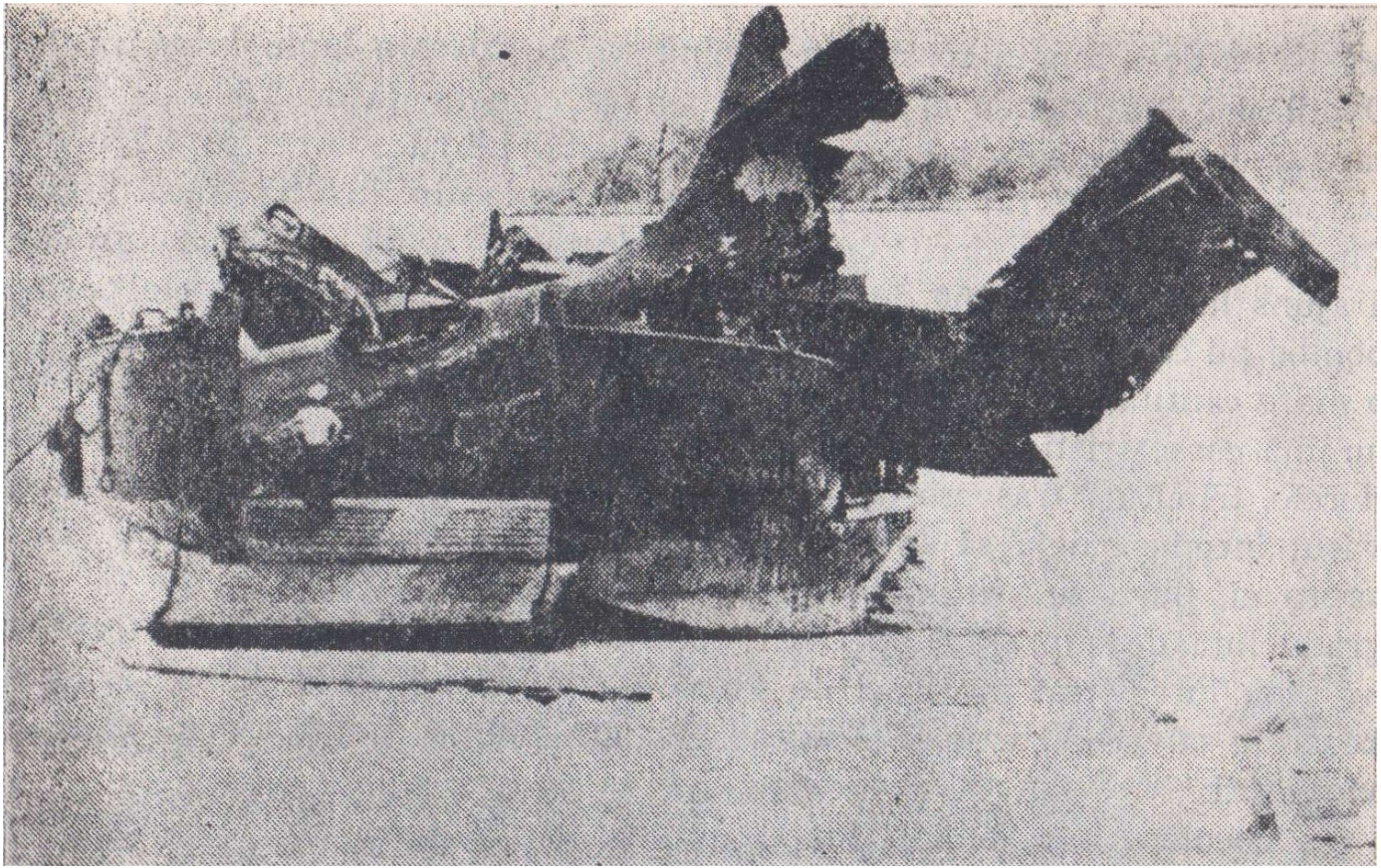
„Pisicile Negre“ în căutarea duşmanului (Marina SUA).



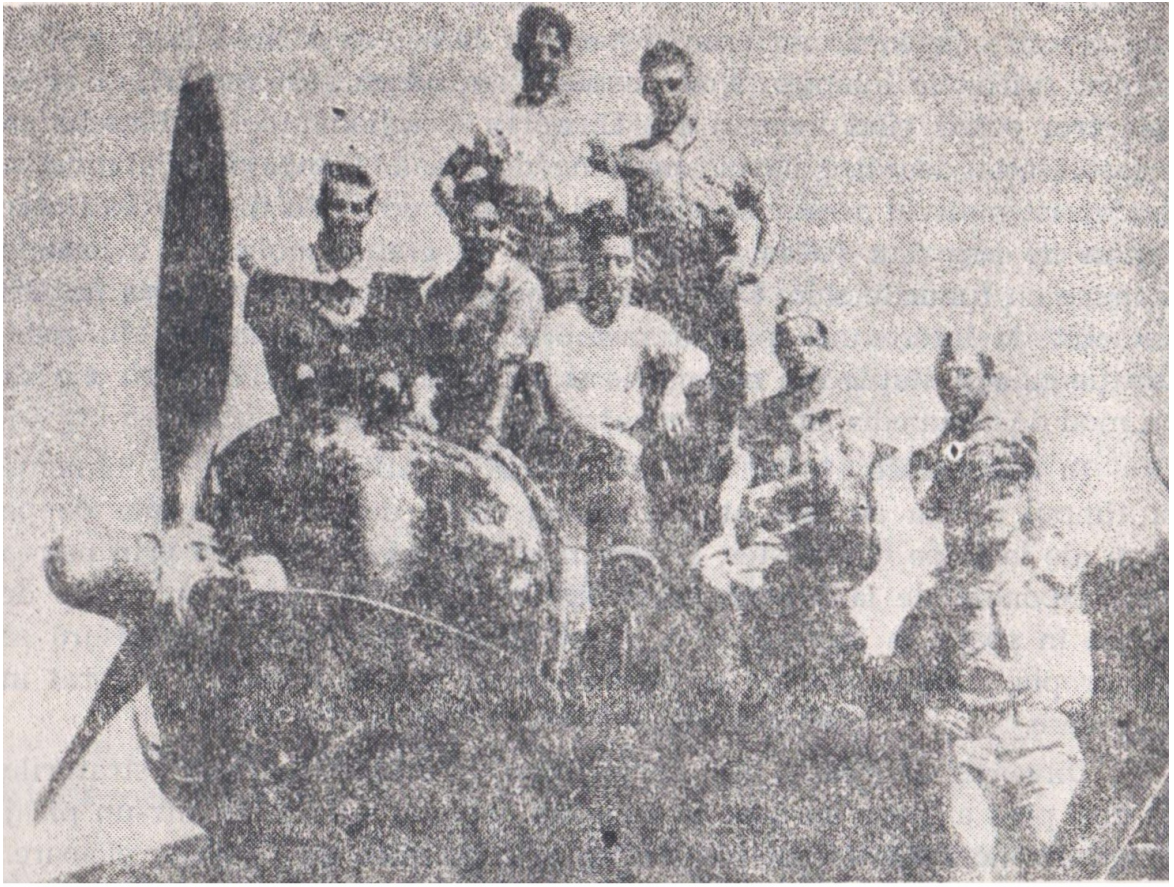
Puştile lui Lahodney. Patru mitraliere de cal. 50 sprijinite de kilă s-au dovedit aducătoare de moarte pentru vapoarele şi avioanele inamice (Colecția căpitanului W.J. Lahodney).



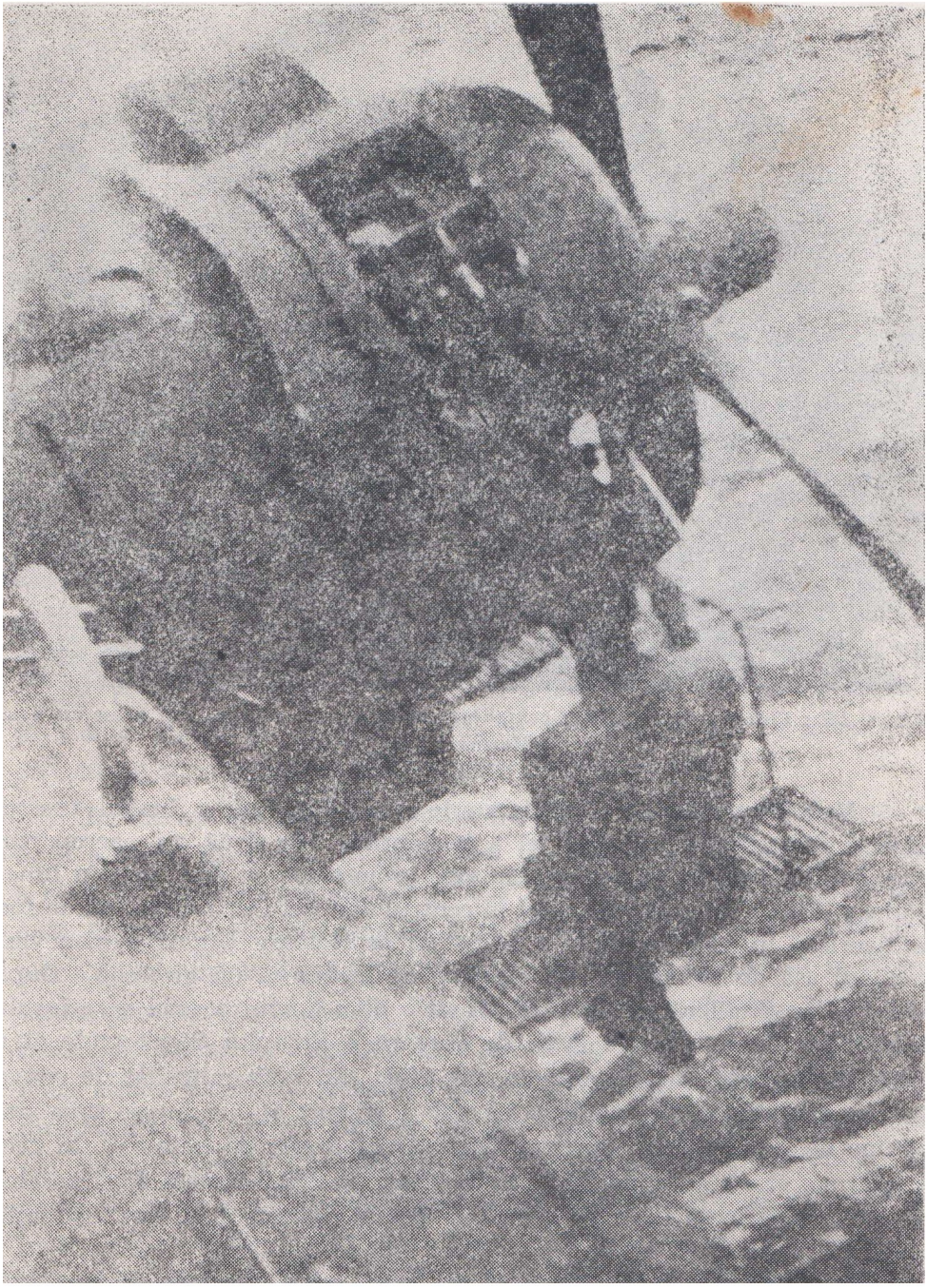
Un hidroavion VP-11 „Pisica Neagră" pe fluviul Sepik – Noua Guinee. (Colecția Frank W. Morris).



„Pisica" locotenentului Bill Lahodney după ghinionul de la Townswille, Australia. (Colecția căpitanului W.J. Lahodney).



Locotenentul Bill Lahodney (stînga, jos) şi echipajul său (Colecția căpitanului W.J. Lahodney).

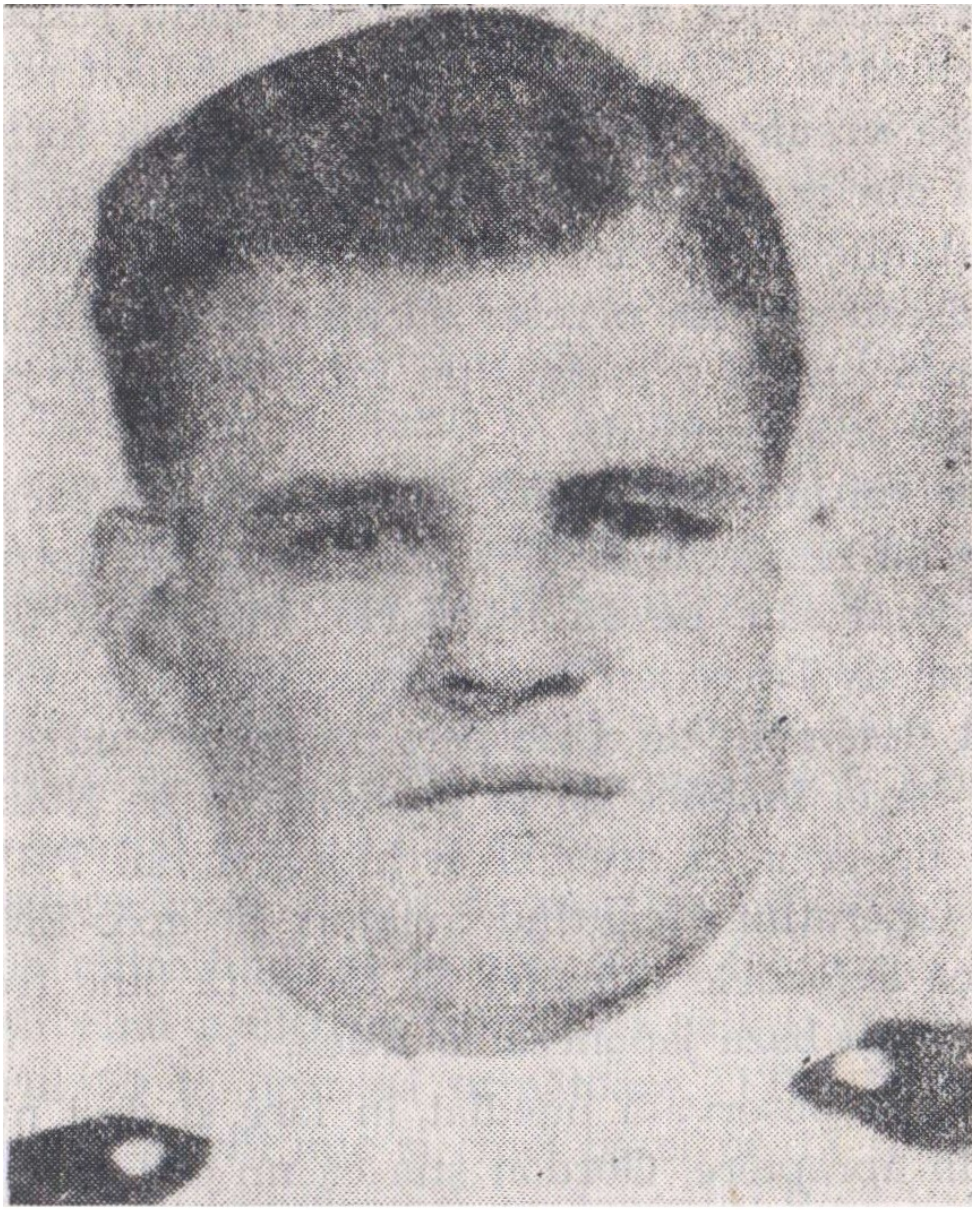


Întreținerea motorului se făcea de obicei cu ajutorul unei ambarcațiuni fixată de o gemandură (Colecția D.R. Strader).

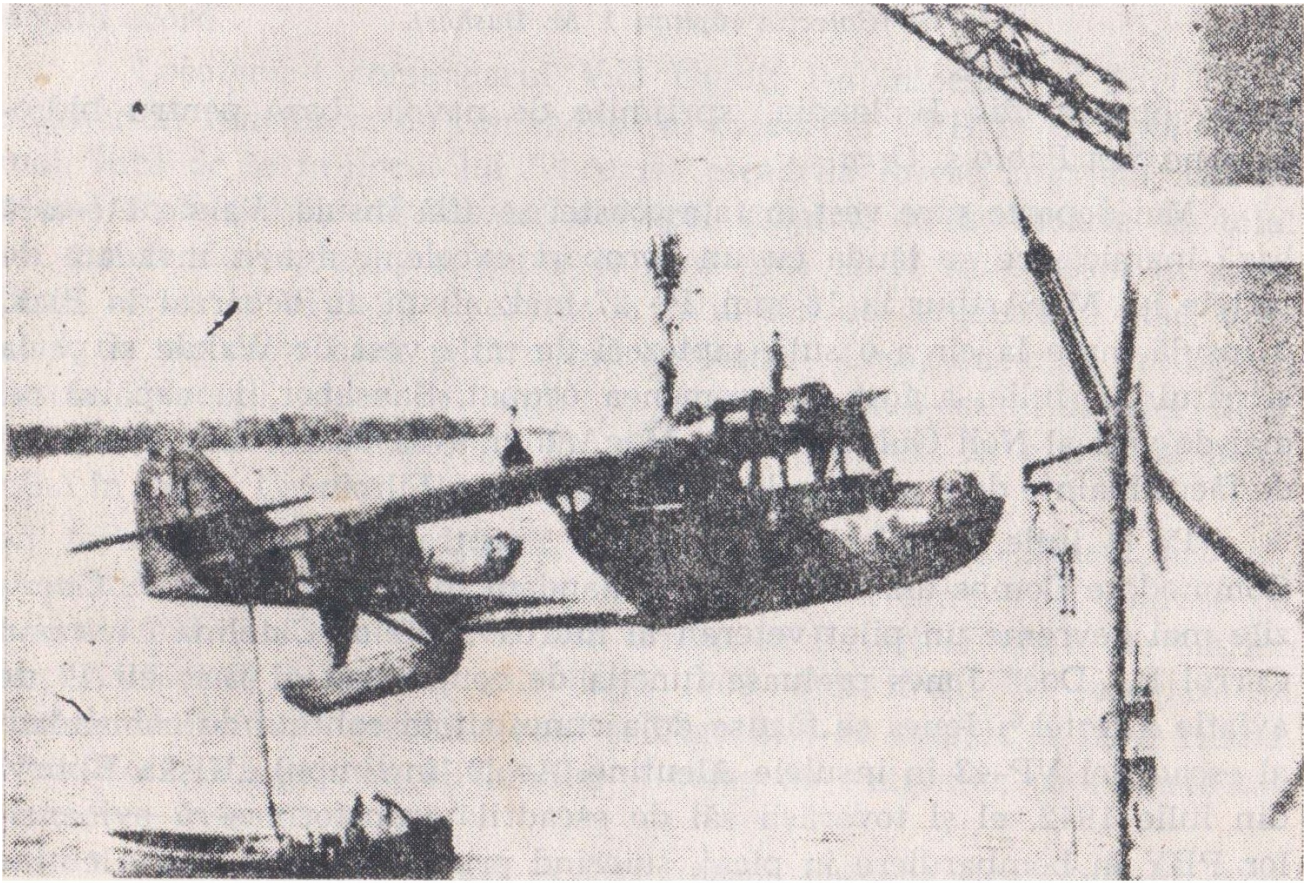
Locot. Ellis Fisher (stînga, jos) şi echipajul său cu prima captură din acest an nou. (Marina SUA).

O am corate
pe lin

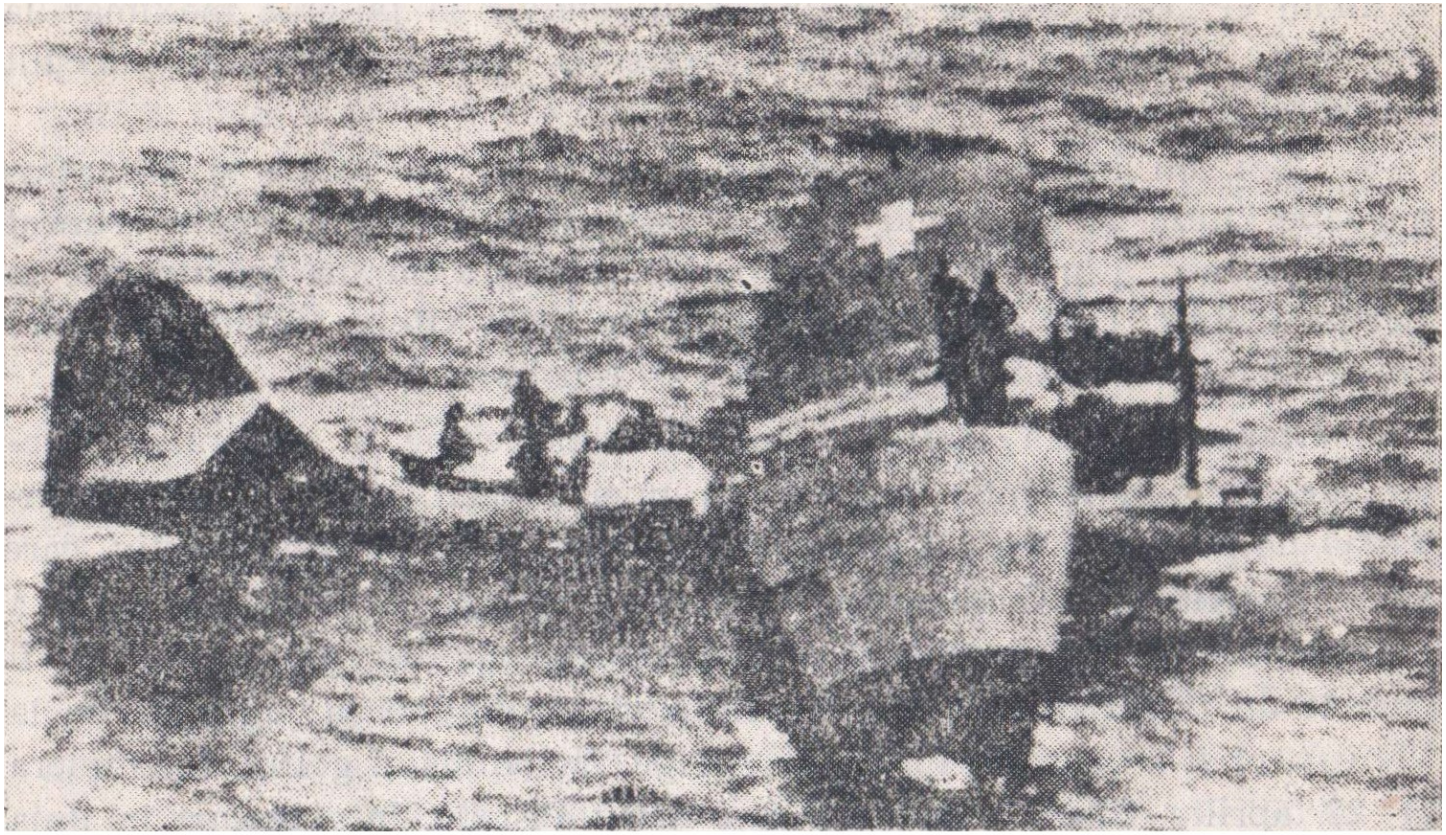
Piloții de pe VP-34 în timpul unui instructaj pentru o misiune.
(Colecția Contraamiral T.A. Cristopher).



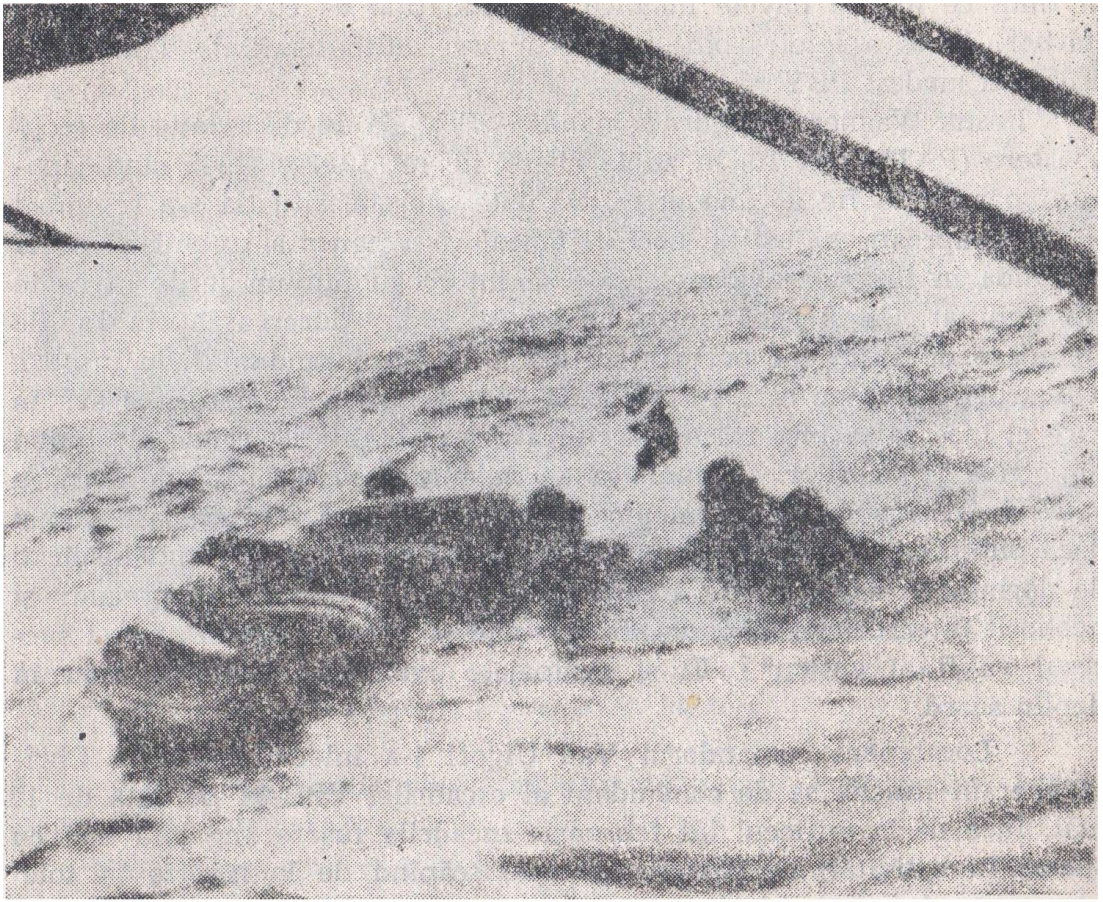
Cîştigătorul Medaliei de Onoare, Locotenentul Nathan Gordon. (Marina S.U.A.).



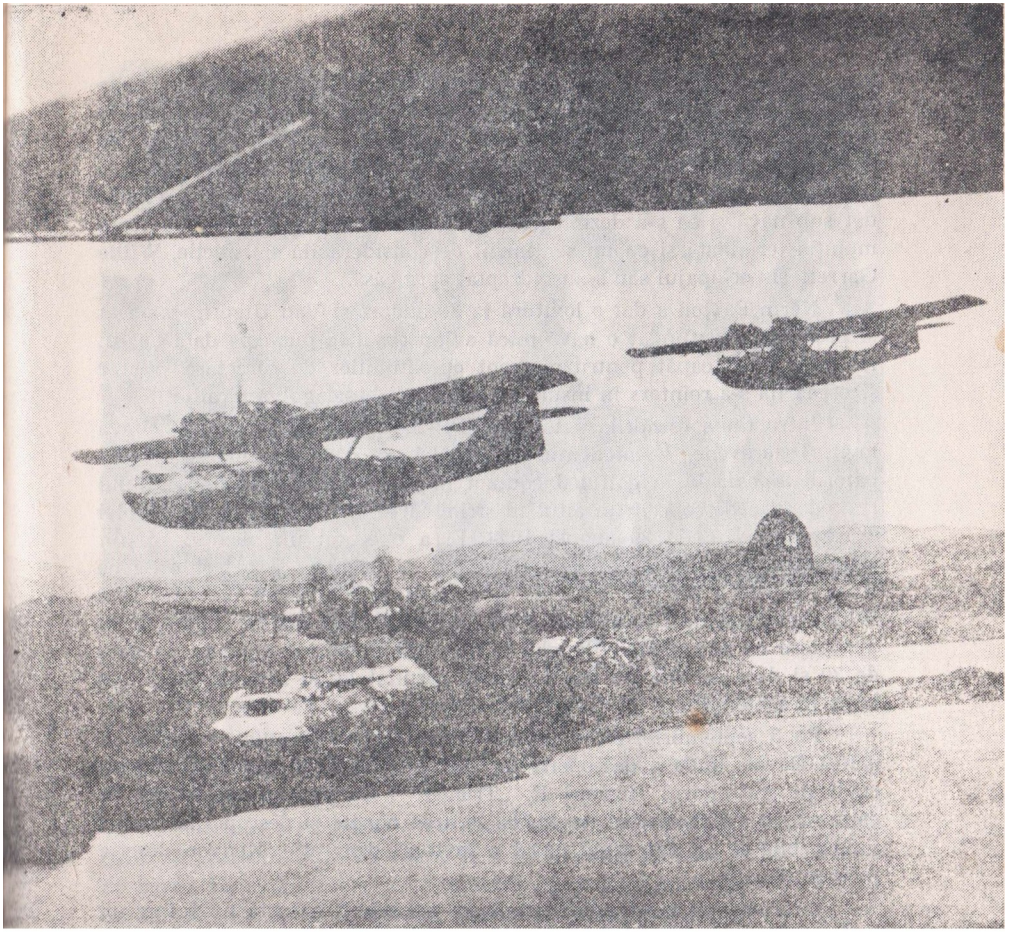
Un VP-33 „Pisica Neagră“, urcat pe o rampă la bordul unei nave pentru reparații. (Colecția George Favorite).



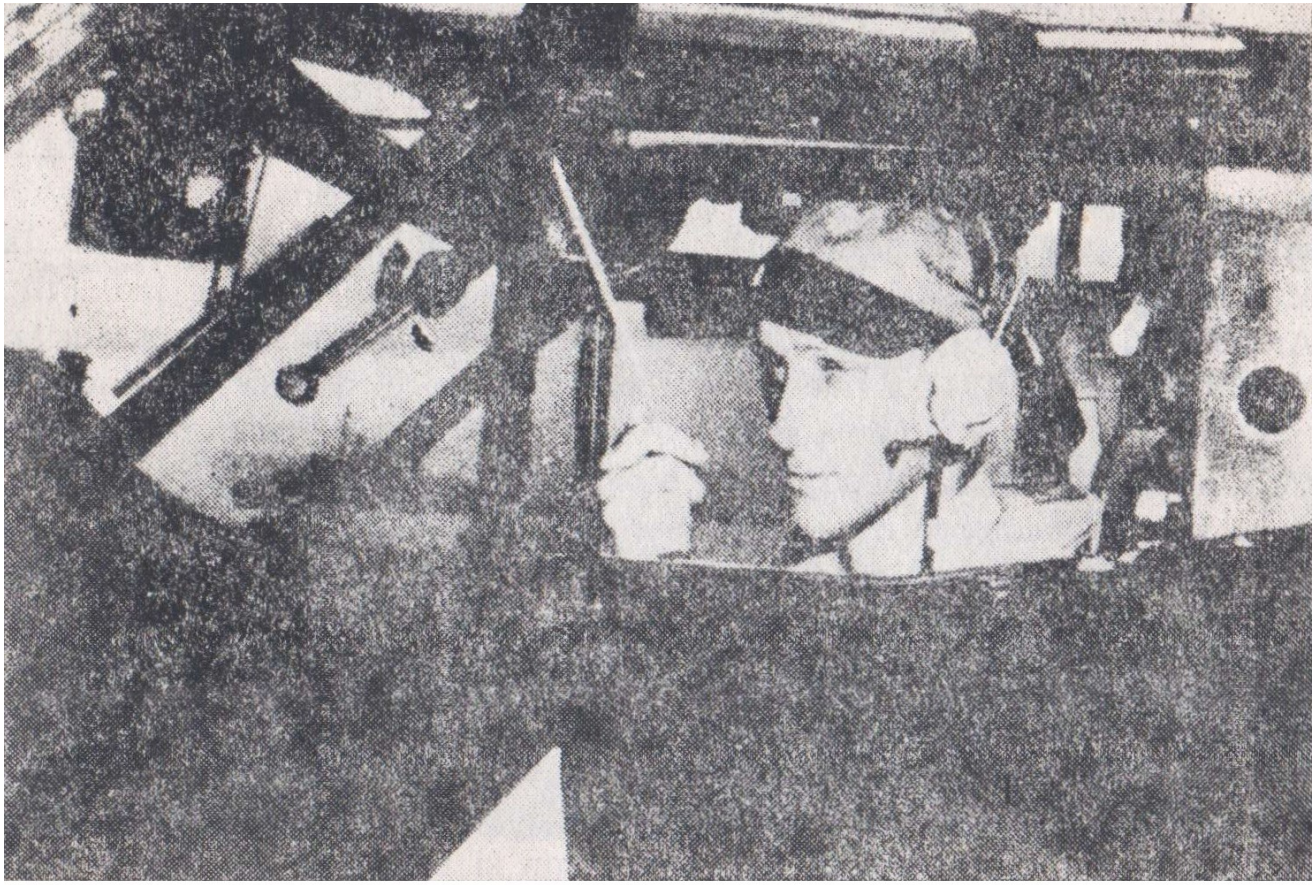
Aterizările în largul mării erau periculoase chiar în cele mai bune condiții. (Colecția căpitan J.M. Busher).



Leoarcă dar teafăr. Echipajul unui B-25 doborît este salvat în larg de locotenentul George Favorite şi echipajul unui VP-33. (Colecţia George Favorite).

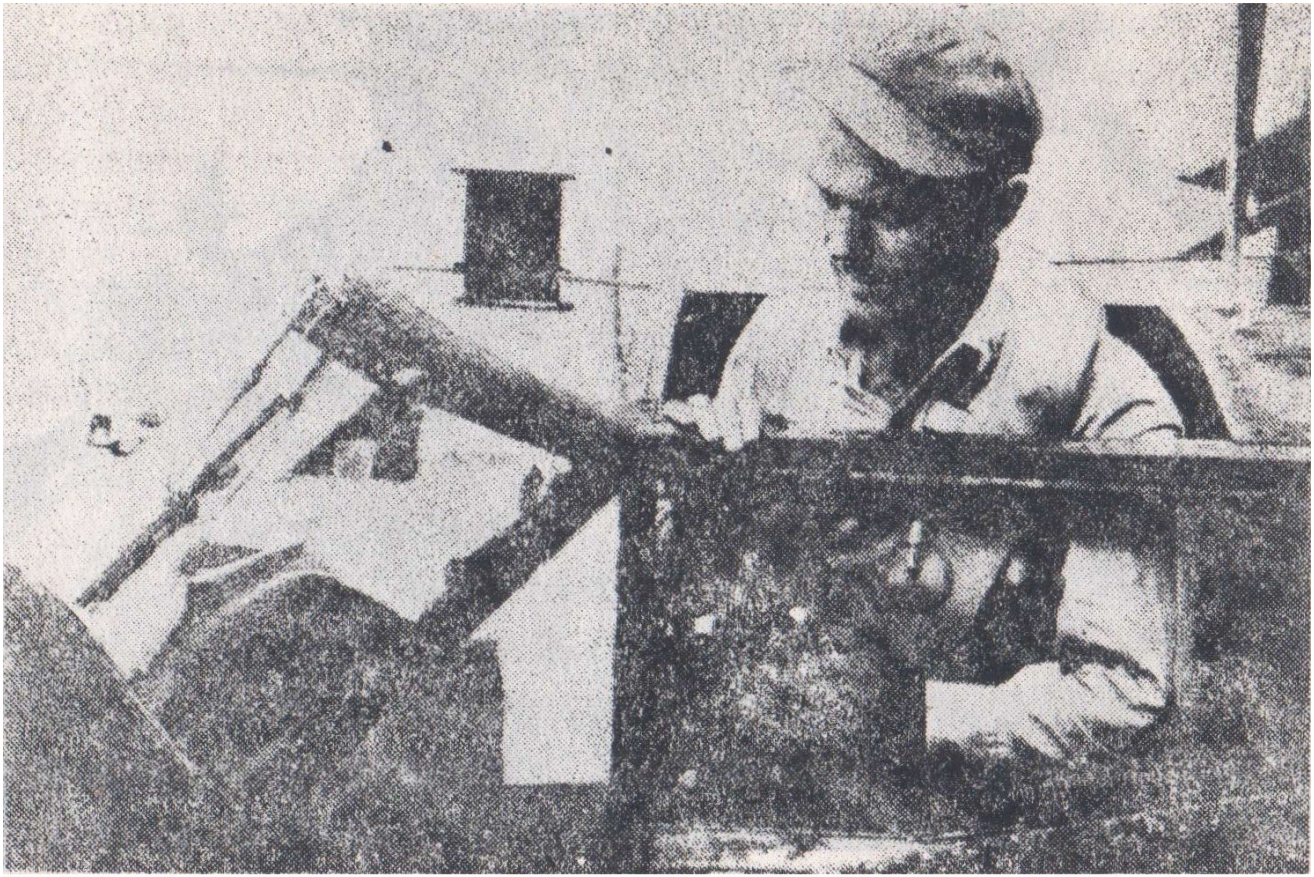


Ei lăsau în urma lor o potecă de vapoare arzînd de la Insulele Solomon pînă la Filipine. (Marina SUA).



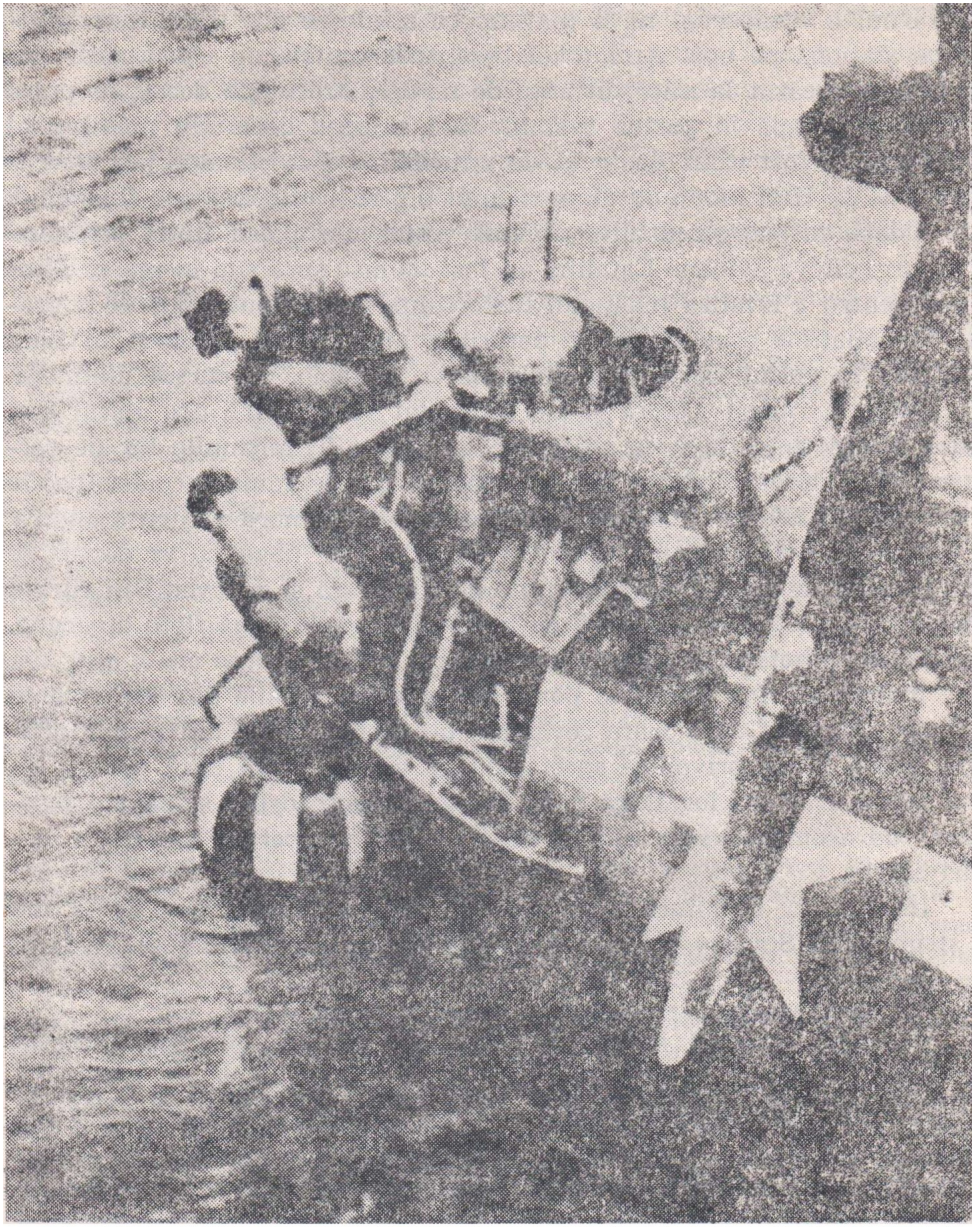
Locotenent-comandor Slip Anderson a capturat două escorte de distrugător la Zamboanga. (Colecția F.P. Anderson).

Această „Pisică“ a scufundat două vapoare, ele protestînd. (Colecția F.P. Anderson).

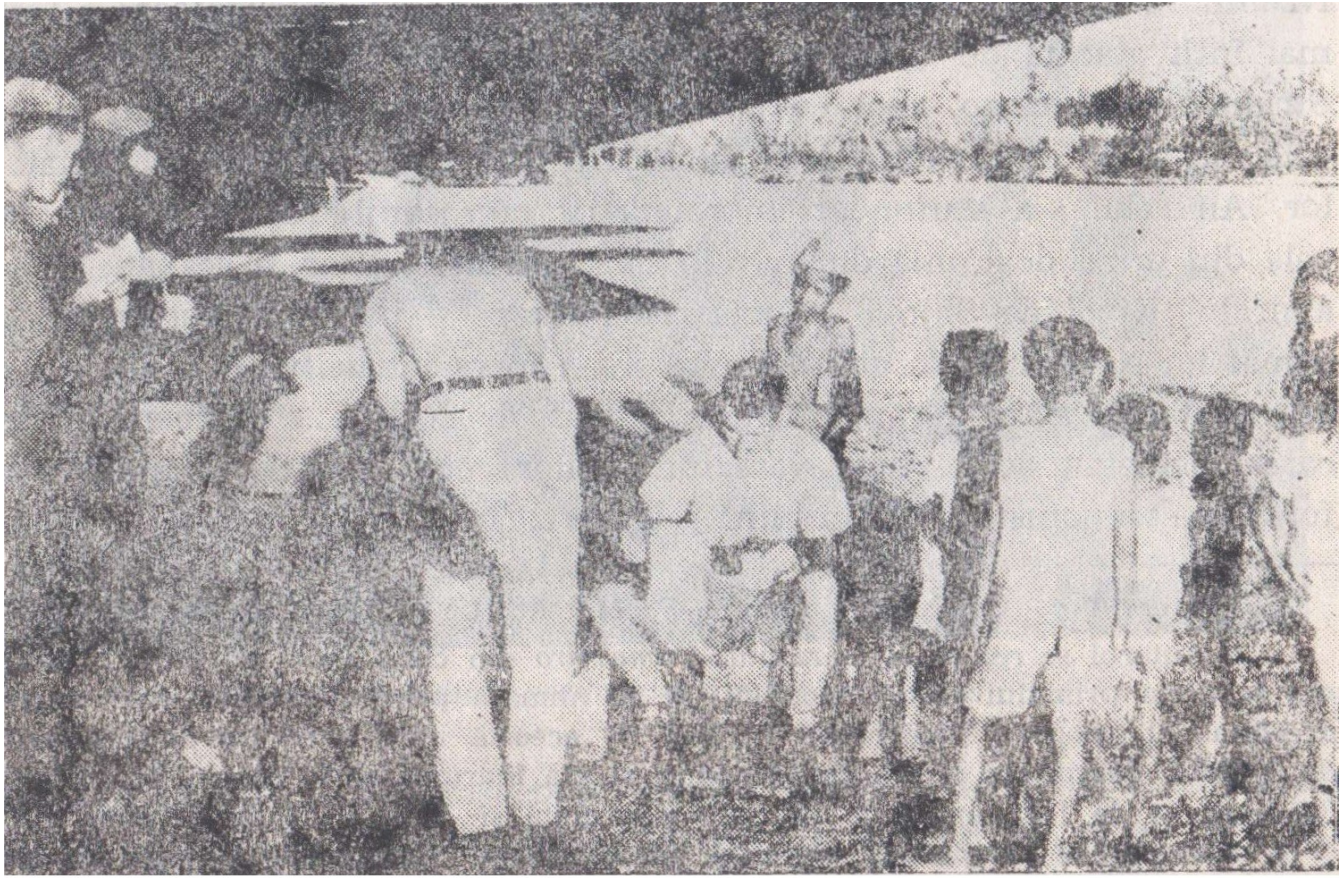


De data asta a trecut pe aproape. Locotenent C.B. Sillers examinează o gaură de glonte pe parbrizul avionului său.

„Sălbaticul“ Bill Sumpter a deşertat toată încărcătura sa de bombe pe un crucişător duşman la Toli Toli Bay. (Colecția F.P. Anderson).



UN VP-33 fixîndu-şi geamandura. (Colecţia George Favorite).



Detaşamentul unui VP-44 „Pisica Neagră", de la Aeroportul Mangaldan, Golful Lingayen, are musafiri la micul dejun. (Colecția căpitanului G. Bogart).

Nu s-a mai întîmplat de pe vremea regelui David şi a praştiei sale. (Marina SUA).

RICHARD C. KNOTT este un căpitan al Marinei USA și aviator pe hidroavioane cu peste 4 000 ore de zbor în diferite tipuri și a peste 1 000 ore de zbor pe hidroavioane Marlin Martin. Are de asemenea licență de zbor ca pilot pe avioane comerciale multi-motoare.

Este autorul unei Istorii ilustrate a Flotei de hidroavioane americane și al numeroase articole despre istoria aviației. Este editor al „Naval Aviation News".

evenimentul clio

ISBN 973-553-003-1

Lei 75